97-84198-12

Roeren, Wilhelm

Begriff und Umfang des Postmonopols

Greifswald

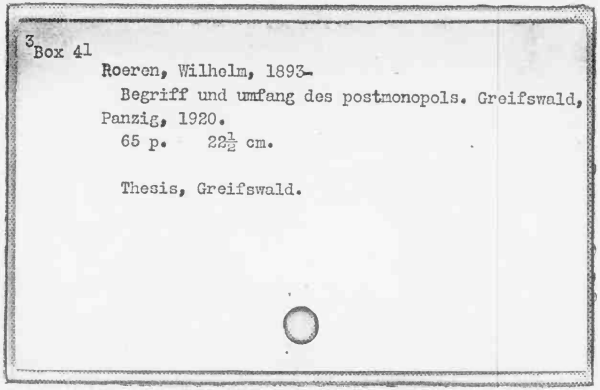
1920

97-84198-12
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3 Box 41
Roeren, Wilhelm, 1893-
Begriff und umfang des postmonopols. Greifswald, Panzig, 1920.
65 p. 22½ cm.

Thesis, Greifswald.

RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-24-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 28012

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Univ. Exchange. OCT 3 192

Begriff und Umfang des Postmonopols.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Juristischen Doktorwürde

der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Universität Greifswald

vorgelegt

von

Wilhelm Roeren

aus Crefeld

Postreferendar bei der Oberpostdirektion Düsseldorf.

Buchdruckerei Hans Adler Inh. E. Panzig & Co., Greifswald. 1920.

Referent: Prof. Dr. Hubrich.

Vater und Mutter

gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis 7

I. Einleitung.

Geschichtlicher Überblick der Entwicklung des Postwesens 11

II. Der Begriff des Postmonopols.

1. Allgemeine begriffliche Darlegung
   a) des Ausdrucks „Monopol“ 16
   b) des Ausdrucks „Regal“ 20
2. Geschichtliche Entwicklung des staatlichen Alleinbetriebs der Post 22
3. Postmonopol oder Postregal?
   a) Der Stand der öffentlich-rechtlichen Theorien 24
   b) Stellungnahme des Verfassers 31

III. Der Umfang des Postmonopols.

1. Die Briefbeförderung. (§ 1 Ziff. 1) 37
2. Die Zeitungsbeförderung. (§ 1 Ziff. 2) 43
3. Art. 3 PGNov. v. 20. 12. 1899 48

IV. Die Ausnahmen des Postmonopols.

1. Unverschlossene Briefe in verschlossenen Paketen. (§ 1 Abs. 3 PG.) 51
2. Politische Zeitungen innerhalb der Zweimeilenzone des Ursprungsorts. (§ 1 Abs. 1 S. 2 PG.) 51
3. Der expresse Bote. (§ 2 PG.) 52
4. Der bezahlte Bote im Ursprungsort. (§ 2a PG.) 57
5. Der Anstaltsbote in Angelegenheiten seiner Anstalt. (§ 2a Abs. 2 PG.) 59
6. Das Vertreiben politischer Zeitungen am Bestimmungsort. (Art. 3 Abs. 3 PGNov. 99) 60
7. Das Postmonopol im Kriegsfall. (§ 15 PG.) 62

Literaturverzeichnis.

Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Berlin (Reichsdruckerei 1908).

Archiv für Post und Telegraphie, Beihefte zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Seit 1873.

Arndt, Verfassung des Deutschen Reiches, 5. Aufl. Berlin 1913.

Aron, Die Gesetze des Deutschen Reiches, betr. das Post-, Telegraphen- und Fernsprech-(Telephon-)Wesen nebst Ausführungs- und Vollzugsbestimmungen sowie Erläuterungen. Leipzig 1902.

Aschenborn, Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 und die Vorschriften der Reichsverfassung über das Post- und Telegraphenwesen, Art. 48—52. Berlin 1908.

Beust, v., Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals, 2 Bde., Jena 1748.

Bitter, v., Handwörterbuch der preußischen Verwaltung, 2 Bde., 2. Aufl., Leipzig 1911.

Blätter für Post und Telegraphie, Berlin (seit 1905 erscheinend).

Bluntschli u. Brater, Deutsches Staatswörterbuch, Bd. I—XI, Stuttgart/Leipzig 1857—1870.

Borght, v. d., in „Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft". Jena 1918.

Conrad, Grundriß zum Studium der politischen Ökonomie, 2. u. 3. Teil, Volkswirtschaftspolitik, Finanzwissenschaft, Jena 1912/13.

Conrad, Elster u. a., Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 3. Aufl., 6. Bd. Jena 1910.

Dachsel, Post- und Telegraphenrechts-Entscheidungen des Reichsgerichts und anderer Gerichtshöfe. Berlin 1917.

Dambach-von Grimm, Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, 6. Auflage. Berlin 1901.

— Nachtrag (erschienen Sommer 1904) zu der 6. Aufl. des Kommentars: Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871. Berlin 1904.

Eger-Gordan, Post-, Telegraphen- und Telephonrecht. Leipzig 1909.

Eheberg v., Finanzwissenschaft, 13. Aufl. Leipzig 1915.

Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft, 2 Bde., Jena 1910.
Endemann, Handbuch des Handelsrechts, Bd. III. Leipzig 1885.
Entscheidungen des Reichsgerichts a) in Zivilsachen, b) in Strafsachen. Herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig.
Fischer, Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin 1879.
— Art. „Post" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von Conrad, Elster u. a., 2. Aufl. Jena 1901.
Fischer-König, Post- und Telegraphengesetzgebung, 6. Aufl. Berlin 1908.
Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts. 2. Auflage. Tübingen 1912.
Gattermann, Materialien zum deutschen Postrecht. Leipzig 1906.
Gesetz-Sammlung für die königl. preuß. Staaten. Berlin.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1874.
Greve, Das ausschließliche Zeitungsbeförderungsrecht der deutschen Post. Leipzig 1911.
Große, Beseitigung des Thurn- und Taxisschen Postwesens in Deutschland durch Heinr. Stephan. Minden 1898.
Haas, Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte. Stuttgart 1890.
Hammer, Die Deutsche Post als Vermittlerin von Warenverkehr. Leipzig 1910.
Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Post. 1868.
Heintz, Das Postmonopol und die Privat-Briefbeförderung. Leipzig 1912.
Heß, Das Zeitungsbeförderungsgeschäft der Deutschen Post. Leipzig 1915.
Hue de Grais, Handbuch der Verfassung und Verwaltung, 21. Aufl. Berlin 1912.
Jaffé, Der Briefbeförderungsvertrag. Berlin 1897.
Jung, Die Entwicklung des Deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren. Leipzig 1893.
Kann, Die Transportgeschäfte der Post. Erlangen 1892.
Kipp, Das deutsche Postwesen. Wiesbaden 1856.
Klüber, Das Postwesen in Deutschland. Erlangen 1811.
Kohler, Das Recht an Briefen, im Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 6. 1892.
Köhler, Der Begriff des Briefes in §§ 1—2a des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871. München-Berlin 1911.
Kompe, Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Bd. 40. 1868.
Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Tübingen 1913.
— Deutsches Reichsstaatsrecht. Im öffentlichen Recht der Gegenwart. Tübingen 1912.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1912.

Liebernickel, Die Rechtsverhältnisse beim Postzeitungsvertrieb. Leipzig 1914.
Löning, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts. Leipzig 1884.
Lohmann, Das Briefbeförderungsgeschäft der Reichspost. Leipzig 1909.
Matthias, Über Posten und Postregale, 2 Bde. 1832.
Maury, Das römische Postwesen. Bühl (Baden) 1895.
Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl. Leipzig 1914/17.
— In „Bindings: Systematisches Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft".
Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transport-Anstalten. Leipzig 1888.
— Die Haftpflicht der Postanstalten. Leipzig 1877.
Meyer, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, 4. Aufl. München 1913.
Mittelstein, Beiträge zum Postrecht. Berlin 1891.
Müller, Die rechtliche Natur des Verhältnisses zwischen Post und Absender bei den Beförderungsgeschäften der Reichspost. Leipzig 1914.
Nawiasky, Deutsches und österreichisches Postrecht. Der Sachverkehr. I. Teil: Die allgemeine Rechtsstellung der Post. Wien 1909.
Riggl, Das Postrecht. Berlin, Stuttgart, Leipzig 1913.
Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909.
Often, v. d., Der einfache Sachtransport nach Deutschem Reichspostrecht. Straßburg 1883.
Petscheck, Recht an Briefen, im Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 9. Berlin 1894.
Postregal und Postzwang in dem auf dem linken Rheinufer belegenen Theile der Preuß. Rheinprovinz nach der gegenwärtig bestehenden Gesetzgebung. Berlin 1890.
Reichardt, Das Recht an Briefen. Leipzig 1905.
Reichenbach, Das Telegraphenmonopol nach Deutschem Verwaltungsrecht. Berlin 1914.
Roeder, Das neue deutsche Postrecht. Berlin 1917.
Rönne v., Das Staatsrecht der preußischen Monarchie, 4. Aufl. 1884.
Sarwey v., Das Staatsrecht des Königreichs Württemberg, Bd. 2. Tübingen 1883.
Schmoller, Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Leipzig 1908.
Schönberg v., Handbuch der politischen Ökonomie, Bd. I, Volkswirtschaftslehre. Tübingen 1896.
Schönfeld, Über den Briefbeförderungsvertrag und den Eigentumserwerb an Briefen. Königsberg i. Pr. 1914.
Schott, „Die Posten" in Endemanns Handbuch des Handelsrechts, Bd. II. Leipzig 1885.

Staedler, Die Postordnung und die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich. Berlin 1910.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 9. Aufl. 1912.
Stengel v., Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Freiburg i. Br. 1890.
— Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, 2. Aufl., 3 Bde. Tübingen 1914.
Stenglein, Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen, 4. Aufl. Berlin 1913.
Stephan, Geschichte der preußischen Post von ihrem Ursprung bis auf die Gegenwart. Berlin 1859.
Sydow, „Post- und Telegraphenverwaltung" im Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, herausgegeben von K. v. Stengel. Freiburg i. Br. 1890.
Stenographische Berichte des Norddeutschen Bundes. Session 1867. Anlagen Bd. II.
Stenographische Berichte des Deutschen Reichstags 1898/99, Drucksachen, Bd. II ff.
Tomforde, Das postalische Zeitungsabonnement in seiner rechtlichen Bedeutung. Neumünster 1911.
Weltposthandbuch. Berlin 1907.
Wolcke, Postrecht. Leipzig 1909.
Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Berlin 1897.
— Die deutsche Reichsverfassung. Leipzig 1913.

I. Geschichtlicher Überblick der Entwicklung des Postwesens.

Aus dem Bedürfnisse geboren, Nachrichten in die Ferne zu übermitteln, reichen die Anfänge der Post bis in die vorhistorische Zeit zurück. Schon Homer in seiner Ilias — IV, 168 ff. — erwähnt eine Botenpost. Xenophon und Herodot berichten von einem regelmäßig eingerichteten Dienst berittener Boten mit festgesetzten Stationen, der unter Cyrus im Perserreich bestand[1]). Diese Botenposten, wie auch alle Einrichtungen der Folgezeit dienten ausschließlich dazu, die Botschaften und Befehle der Staatsgewalt zu befördern. Die gesteigerten Anforderungen der Kultur und besonders die Entwicklung des Staatswesens haben ihr Spiegelbild in der fortschreitenden Verbesserung dieser Verkehrseinrichtung. Das Römerreich verlangte, namentlich seit der Entstehung einer organisierten Zentralgewalt über den von den Kaisern beherrschten orbis terrarum eine ständige Verkehrseinrichtung für die Regierungszwecke. Augustus und seine Nachfolger richteten den cursus publicus ein, der trotz der irreführenden Bezeichnung lediglich Staatszwecken diente. Sie verbesserten ihn in der Folgezeit durch Vermehrung der Verkehrsmittel, der „stationes", durch Erlaß von Edikten über die Verwaltung des cursus publicus, durch Straferlasse gegen mißbräuchliche Benutzung, gegen übermäßige Anforderungen u. a. m. Von Britannien bis zum Kaukasus, von der Rheinmündung bis in die lybische Wüste entwickelte sich durch den cursus publicus, dank der allgemeinen Sicherheit und Ordnung unter der kaiserlichen Herrschaft, ein

1) Die von Cyrus im 6. Jahrh. eingerichtete Botenpost mittels reitender Boten hieß Angareion.

überaus lebhafter Nachrichten- und Reiseverkehr. Die Leistungen der römischen Staatspost sind sehr beträchtlich gewesen. Neben dieser Staatspost bestanden naturgemäß Gelegenheiten für den privaten Nachrichten-, Reise- und Güterverkehr, so die tabelarri, die cisiarii und jumentarii, Innungen, welche vielfach zu Korporationen verbunden waren[1]). Die folgenden Jahrhunderte, besonders das Mittelalter, welche den Verfall des römischen Weltreiches, die Völkerwanderung mit ihren einzelnen Volkskönigreichen, die Herrschaft der Karolinger brachten, zeigten in den Verkehrseinrichtungen ein Abbild der weitgehenden staatlichen Zersplitterung. Nach dem Zerfall des römischen Straßennetzes und des cursus publicus wurde in den folgenden Jahrhunderten kaum ein nachhaltiger Versuch zur Errichtung einer Staatspost gemacht. Durch die Scheinmacht der deutschen Könige und durch das Erstarken der Stände fiel die Fürsorge für die Nachrichtenvermittlung überwiegend den einzelnen geistlichen und weltlichen Korporationen zu. Als Hauptträger des damaligen geistigen Lebens, besonders durch ihre straffe Organisation dazu geschaffen, waren es vornehmlich die klösterlichen Orden, die durch ihre ständigen Botenposten dem Verkehrsbedürfnisse der damaligen Zeit in umfassendster Weise entsprachen. „Die Urkundensammlungen der Bistümer und Stifte, die Regesten der römischen Kurie legen noch heute Zeugnis ab von dem regen und mannigfaltigen Briefaustausch, der zwischen dem Haupte und den Gliedern der katholischen Hierarchie selbst in früheren Jahrhunderten des Mittelalters stattfand"[2]). Daneben bestanden noch die zum Teil sehr ausgedehnten Botenanstalten der Universitäten, welche ursprünglich lediglich dem Interesse der Studierenden und der Universitätsanstalten selbst dienend, sich später zu umfangreichen Beförderungsgelegenheiten ausbildeten. Auf Grund landesfürstlicher und geistlicher Schutzbriefe hatte z. B. die Universität Heidelberg vereidigte Boten, welche — wie eine Urkunde von 1397 bezeugt[1]) — für magister und Scholaren der Universität ad diversas mundi partes cum rebus libris vestimentis et aliis bonis tam per terram quam per aquam zu reisen hatten. Auch die Zünfte, welche zu Geschäftsreisen in regelmäßigen Zeiträumen gezwungen waren, so besonders die Metzger, ferner die zu den Messen reisenden Kaufleute, dann die Gerichts- und Kanzleiboten waren erwünschte Vermittler des Nachrichtenverkehrs. In ähnlicher Weise wurden Verbindungen von Schiffern z. B. in Straßburg unterhalten. Zahlreiche erhaltene Botenordnungen bekunden den großen Umfang der bedeutendsten Verkehrseinrichtungen des Mittelalters, der Stadtbotenanstalten, welche seit dem 14. Jahrhundert ziemlich allgemein aufzutreten begannen. Die Wirksamkeit der Stadtbotenanstalten, welche teils von der Staatsgewalt, teils von politischen, wissenschaftlichen, oder kaufmännischen Korporationen, teils auch von Privatunternehmern eingerichtet wurden, wurde noch durch kein Gesetz in bestimmte Schranken eingegrenzt: noch gab es kein kaiserliches Postreservat, kein landesherrliches Postregal.

1) Vgl. E. E. Hudemann, Geschichte des römischen Postwesens während der Kaiserzeit 1875; H. Stephan, Verkehrsleben im Altertum; Flegler, Zur Geschichte der Posten; s. Literaturangabe: Conrad-Elster S. 171.

2) S. P. D. Fischer in Conrad-Elster S. 119ff.

Das Mittelalter mit der Abgeschlossenheit seines Zunftwesens, mit der Einsamkeit seiner Klöster und Burgen, mit dem Geiste der Gewaltsamkeit und Willkür war Feind des idealen Zweckes: in geordnetem Zusammenwirken der großen Allgemeinheit zu dienen. Da das Mittelalter nur an das Interesse einzelner Klassen dachte, blieb dieses Ziel den späteren, emporblühenden Reichen vorbehalten.

Der Anfang des sechzehnten Jahrhunderts mit seinem großartigen Aufschwung der staatlichen und sozialen Verhältnisse schuf in Deutschland eine Sphäre, die der Entstehung und dem Gedeihen einer zentralisierten Verkehrsanstalt günstiger war. Die großen Erfindungen und Entdeckungen im 15. und 16. Jahrhundert hatten dem Verkehr die weitesten Bahnen geöffnet. Ihn kräftigten

1) A. v. Kirchenheim, „Die Universitätsbotenanstalten im Mittelalter", Festschrift zum Heidelberger Universitätsjubiläum, 1886.

die Reichseinrichtungen Kaiser Maximilians: der ewige Landfriede und das Reichskammergericht[1]). Und es war kein Zufall, daß die Einrichtung der Posten mit den weltgeschichtlichen Ereignissen zusammentraf, welche die Neuzeit einleiteten. In demselben Jahre als Magelhaens Schiff zum ersten Male die Welt umsegelte, ging Franz von Taxis' Post durch Deutschland. Durch die Verbindung mit den burgundischen Niederlanden entstand die erste Reichspost; die Vereinigung von Brandenburg, Preußen, Cleve und Hinterpommern unter einem Zepter rief die erste partikuläre Staatspost hervor. Daneben begnügten sich die einzelnen Landesherren noch mit ihren Botenanstalten. Dem Grafen von Taxis wurde von seiten der betreffenden Fürsten die Befugnis zur Ausübung des Postrechts für ihre ganzen Gebiete oder für bestimmte Bezirke derselben gestattet. Dadurch blieb aber das Recht selbst ein unveräußerlicher Bestandteil der landesherrlichen Gewalt. Durch die gesteigerte Regierungstätigkeit der Habsburgischen Weltmonarchie, die Entdeckung Amerikas und die Reformation hervorgerufen, floß der Strom des wirtschaftlichen, politischen und kirchlichen Lebens in den Bahnen der Taxisschen Post in ungleich größerer Freiheit und Sicherheit als zur Zeit der beschränkten Verkehrsgelegenheiten des Mittelalters. Dazu kam die Erfindung der Buchdruckerkunst, welche durch Begünstigung der literarischen Tätigkeit erheblich dazu beitrug, den Verkehr der Post zu erhöhen.

In dieser Zeit höchster Entwicklung setzten die zahlreichen Streitigkeiten zwischen manchen Reichsständen und den Grafen Taxis ein, welche bestrebt waren, ihren Posten die Vorrechte einer ausschließlichen Reichsanstalt beizulegen[2]). Durch den fort-

1) S. Stephan, Einltg. S. 5ff.; vgl. J. J. Moser, der schon damals die Bedeutung der Post für die Menschheit erkannte und rühmte. (Moser: Teutsches Staatsrecht Bd. 5 liber II cap. 78 § 173: „Die Postanstalt ist eines der wichtigsten Mittel zur Erweckung und Erhaltung der Lebenswärme emsiger Tätigkeit der Staatsgenossen".) Klüber, S. 2.

2) Über die rechtlichen Grundlagen des Thurn- und Taxis'schen Postwesens in Deutschland vgl. die Motive zum Gesetz betr. die Übernahme des Thurn- und Taxis'schen Postwesens auf Preußen, 16. Februar 1867. (Abgedruckt Postamtsblatt 67, S. 108.)

schreitenden Verfall der Reichsgewalt wurde schließlich der Taxis'sche Postbesitz auf die kleineren mittel- und süddeutschen Staaten beschränkt. Hier in Süddeutschland konnte sich die Taxis'sche Post bis zur Auflösung des Reiches halten. Durch die Bundesakte von 1815 wieder hergestellt, umfaßte das Taxis'sche Postwesen, als es nach dem Kriege von 1866 behufs Herbeiführung einer einheitlichen norddeutschen Bundespost durch Vertrag vom 28. Januar 1867 (Preuß. Gesetzessammlung S. 354ff.) übernommen wurde, doch noch ein Gebiet von 17 Bundesstaaten. Auf die Dauer konnten aber die Posten von Thurn und Taxis die immer mehr steigenden und wachsenden Bedürfnisse der damaligen Zeit nicht befriedigen. Je größer die Gemeinwesen wurden, desto weniger genügte die Sorge von Einzelnen, um so mehr mußten die Veranstaltungen im Gesamtinteresse gemacht, gerecht gehandhabt, von den egoistischen Sonderinteressen einzelner Geschäfte, Orte und Klassen befreit werden, mußte das Postwesen vereinheitlicht und verstaatlicht werden. Und so konnte die preußische Regierung in der Denkschrift, mit welcher der Vertrag vom 28. Januar 1867 der Landesvertretung vorgelegt wurde, die Beseitigung der Taxis'schen Verwaltung, welche ihre Zeit bei nicht zu unterschätzenden Verdiensten überlebt habe, als ein Bedürfnis für die gesunde Gestaltung des Postwesens bezeichnen[1]). Den formellen Abschluß der hier in Rede stehenden rechtsgeschichtlichen Entwicklung brachte dann auf der Grundlage der seit dem 1. Juli 1867 geltenden norddeutschen Bundesverfassung, welche die Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Postwesens zur Bundessache machte, das norddeutsche Postgesetz vom 2. November 1867. Ihm folgte, nachdem unter Hinzutritt der süddeutschen Staaten mit dem 1. Januar 1871 das deutsche Reich entstanden war, das Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 auf der Basis der Reichsverfassung vom 16. April 1871, welche ebenfalls das Postwesen der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs unterwarf. Das Reichspostgesetz von 1871 bildet nebst der auf Grund von § 50

1) Vgl. Schmoller S. 340.

Reichspostgesetz erlassenen Postordnung, jetzt die maßgebende Norm für „Begriff und Umfang des Reichspostmonopols".

II. Der Begriff des Postmonopols.

1. Allgemeine begriffliche Darlegung

a) des Ausdrucks „Monopol".

„Postmonopol" oder „Postregal"?: diese Frage ist besonders in der Neuzeit von der Staatswissenschaft lebhaft erörtert und bestritten worden, leider ohne ein einheitliches Ergebnis zu erzielen. Der Hauptgrund ist wohl darin zu suchen, daß in der Gesetzessprache des Reiches und der Einzelstaaten weder eine Definition gegeben wird noch überhaupt der eine oder andere Ausdruck zur Anwendung kommt[1]).

Um eine Antwort auf obige Frage geben zu können, ist es unbedingtes Erfordernis, die Grundbegriffe „Monopol" und „Regal" festzulegen und das Ergebnis an Hand der zahlreichen Literatur, welche diese allgemeinen Ausdrücke erörtern und z. T. auf die speziellen Begriffe der Post anwenden, dem Rahmen des heutigen Postbetriebes anzupassen.

„Monopol" (Alleinhandel, Alleinverkauf) bezeichnet in der Verwaltungsrechtswissenschaft die Gesamtheit der verwaltungsrechtlich bedeutsamen Befugnisse, durch welche zugunsten eines zu gewisser Tätigkeit Bevorrechteten — Staat oder Gemeinde — die anderweitige gleichartige Tätigkeit ausgeschlossen oder doch beschränkt wird. Man spricht in solchen Fällen — wo Staat und Gemeinde die Berechtigten sind — von einem Monopol der öffentlichen Verwaltung. Unser Zeitalter namentlich, welches lediglich den Schutz und die Förderung des Allgemeinwohls als

1) Eine durchgreifende monographische Untersuchung der Monopole liegt nicht vor. Von einer Wiedergabe der umfangreichen, durch die Tabak- und Branntweinmonopolprojekte des Reiches hervorgerufenen Spezialliteratur muß abgesehen werden, weil es zu weit führen würde. Einzelne allgemeine Ausführungen s. Hoffmann, „Die Lehre von den Steuern", Berlin 1840.

erstes Ziel erstrebt und diesem Zweck das Interesse des Einzelnen unterordnet, kennt Monopole und monopolähnliche Vorrechte nur zum Schutze der Gesamtheit. Nur in ganz seltenen Ausnahmefällen besteht das Vorrecht zugunsten besonders berechtigter privater Interessen. Dementsprechend unterscheidet man auch Gemeinmonopole oder Privatmonopole[1]). Der Begriff Gemeinmonopole umfaßt die Staatsmonopole und Kommunalmonopole, welche letztere aber eigentlich bereits als abgeleitete Staatsmonopole anzusehen sind. Je nach der Art der Vorbehalte und den damit verbundenen Zwecken werden die Staatsmonopole hinwiederum eingeteilt in Finanzmonopole, Verwaltungsmonopole und wirtschaftliche Monopole.

Der Zweck der Finanzmonopole ist höchster Ertrag durch Ausschluß des freien Wettbewerbs. Damit soll nicht gesagt sein, daß für die Einführung und die Beibehaltung eines solchen Finanzmonopols nicht auch noch andere finanzpolitische Erwägungen maßgebend sind. Der Staat will grundsätzlich durch Übernahme der Herstellung oder des Ankaufs oder Verkaufs von Gegenständen und Gütern des allgemeinen Bedarfs unter Ausschluß der Konkurrenz und durch einen Preiszuschlag (Monopolgewinn) Einnahmen erzielen. Materiell ist das Finanzmonopol eine Art, eine besondere Methode der Steuererhebung[2]).

Aus dem Grundsatz, daß das Hauptziel des modernen Staates Pflege und Schutz des Allgemeinwohles ist, ergibt sich ein doppelter Zweck, der den Verwaltungsmonopolen zugrunde liegt. 1. Zu den Leistungen des Staates an seine Bürger auf dem Gebiete der Verwaltung werden ausschließlich staatliche Organe verwendet, ohne daß dadurch der Nebenzweck verfolgt wird, diese Staats-

1) Alle die Gruppen und Klassen der Monopole, welche die Literatur kennt, hier aufzuführen, würde zu weit führen. Dem Zwecke der vorliegenden Aufgabe genügt obige Unterscheidung.

2) Vgl. Stengel S. 140f.; Bitter Bd. II S. 160. Heute bestehen weder im Reiche noch in Preußen Finanzmonopole, nachdem im Jahre 1867 als letztes das Salzmonopol durch Vereinbarung unter den Zollvereinsstaaten aufgehoben worden ist. (Eheberg S. 364.)

tätigkeit irgendwie zur Abgabenerhebung benutzen zu wollen. 2. Auf dem Gebiete der Rechtspflege bezweckt die Monopolisierung die Sicherstellung ausschließlichen staatlichen Eingreifens. Die Gegenleistung, welche der Staat bei dieser Form der Monopole in Gestalt von Gebühren verlangt, dient lediglich dazu, die Unkosten der Inanspruchnahme des Staates zu decken. Die erstere Form kommt hauptsächlich in der inneren, besonders in der polizeilichen Verwaltung zur Anwendung, während das mit der Gebührenabgabe verbundene Monopol bei der Rechtspflege die Regel bildet[1]).

Auf wirtschaftlichem Gebiete leiten den Staat lediglich Gründe der Zweckmäßigkeit, wenn er hier entgegen dem geltenden Grundsatz vom freien Wettbewerb Ausschließungsbefugnisse sich beilegt. Dies ist vor allem da der Fall, wo wegen Gemeingefährlichkeit bei freiem Wettbewerbe Einschränkung — Monopolisierung — geboten ist. Rücksichten auf die persönliche Sicherheit, Förderung des Handels durch Wahrung des Grundsatzes von Treu und Glauben, so insbesondere beim Geldverkehr, rechtfertigen solche Maßnahmen des Staates. Wenn bei diesen Monopolbetrieben der Staat Überschüsse erstrebt und solche erzielt, so ist dies nicht Hauptzweck und trifft nicht allgemein zu. Andererseits wird eine Monopolisierung durch den Staat da gerechtfertigt sein, wo er zur Erzielung einer Einheitlichkeit, eines gesicherten Betriebes, einer sachlich besten Leistung jede private Konkurrenz ausschließt. Und dies trifft vor allem auf die großen Verkehrsanstalten — auf die Post — zu[2]).

Die oben erwähnten Arten der Gemeinmonopole haben nicht alle dieselbe Entstehungsursache. Einige von ihnen entstehen — ohne daß sie vom Gesetz begründet werden — auf Grund von

1) S. Literaturangabe bei Conrad-Elster, Abschnitt „Monopol".

2) S. unten Ausführungen auf S. 31 ff. Bei den Eisenbahnen ist der Monopolcharakter noch in der Entwicklung begriffen, wenngleich er bei ausschließlichem oder ganz überwiegendem Staatsbahnsystem tatsächlich schon besteht. Ebenso finden sich Ansätze zu ähnlichen Monopolen auf dem Gebiete des Versicherungswesens.

Momenten, die außerhalb des Monopolbetriebes selbst liegen. Man bezeichnet diese als „faktische Monopole". Das Monopol ist hier Reflexwirkung einer von dem betreffenden Betriebe juristisch unabhängigen Anordnung[1]).

Im Gegensatz dazu stehen die Monopole, welche durch gesetzliche Anordnung begründet sind, indem durch das Gesetz unmittelbar eine bestimmte Tätigkeit dem Staate oder der Gemeinde vorbehalten und den Privaten deren Ausübung verboten wird. Vor allem kommen hier solche Betriebe in Betracht, welche an sich vermöge der allgemeinen Gewerbe- und Eigentumsfreiheit jedermann zugänglich wären, hätte sie nicht der Staat ausdrücklich der privaten Machtsphäre entzogen und der staatlichen Kompetenz zugeschieden. Das wichtigste Beispiel in der Verwaltungslehre bilden die öffentlichen Verkehrsanstalten. Die wirtschaftlichen Monopole — speziell die Monopolisierung der Verkehrsunternehmungen — beruhen also ausschließlich auf gesetzlicher Anordnung[2]).

Tatsächlich ist heutzutage bei vielen Verkehrsinstituten das „Monopol im Rechtssinne" ohne jede praktische Bedeutung, da durch die vollkommene Entwicklung einer solchen Anstalt bei der von jeder anderen Unternehmung unerreichbaren Billigkeit ihrer Transportpreise das „faktische Monopol" in so weiter Ausdehnung gesichert ist, daß das gedachte ökonomische Ziel ungefährdet erscheint. Wo der Konkurrenz privater Unternehmungen Raum ge-

1) Ein Monopol dieser Art hat z. B. eine städtische Gasfabrik, wenn die Gemeinde als Eigentümerin des Straßenareals jedem Privaten die Erlaubnis verweigert, Leitungsröhren in den öffentlichen Straßen zu legen; man denke ferner an die öffentliche Leichenbestattung, kommunale Wasserversorgung, an die Fäkalienabfuhrunternehmen der Gemeinden, das Verbot in einem anderen Raume als dem öffentlichen Schlachthof zu schlachten usw. (Fleiner § 19 S. 317 ff.).

2) Auf diese Weise hat sich der Staat z. B. das Münzmonopol vorbehalten. Man denke an das Notenbankprivileg, an das Schleppmonopol in Preußen, die Anlegung öffentlicher Verkehrswege, Landstraßen, Brücken, Eisenbahnen, Schiffskanäle, Hafenanlagen u. a. m. Die Erklärung einer solchen Monopolisierung s. S. 37; s. Fleiner § 19 S. 317 ff.

lassen ist, zeigt sich sofort in auffallender Weise die wirtschaftliche Überlegenheit der staatlich-monopolistischen Anstalten[1]).

Allgemeine begriffliche Darlegung

b) des Ausdrucks „Regal".

Die historische Wurzel aller oben genannten staatlichen Ausschlußrechte bildet die Regalität. Die Konzentration einer Anzahl von jura regalia in der Hand des Landesherrn legte in den deutschen Territorien den Boden für die Ausbildung der absoluten Staatsgewalt. Diese jura regalia sind infolgedessen in dem allgemeinen Herrschaftsrechte des modernen Staates aufgegangen[2]). Der Wandel der Zeiten hat den Begriff „Regal" so geändert und erweitert, daß heute der Ausdruck „Regal" als Sammelnamen mehrerer spezieller Unterarten keinen Anspruch erheben darf, einen klaren juristischen Begriff zu bezeichnen[3]).

Regalien (jura regalia) bedeuten ursprünglich schlechthin die Rechte des Königs. Im Mittelalter findet sich der Ausdruck in der Rechtssprache auch für die aus der königlichen Gewalt abgeleiteten Rechte, die den deutschen Reichsfürsten zustanden. Im

1) S. Schönberg Bd. 1 § 27 S. 579.

2) Für das Staatsrecht der Neuzeit ist der Begriff Regal völlig entbehrlich, da derselbe keine praktische Bedeutung mehr hat. Ein Teil derselben ist aufgehoben worden (Berg-, Strom-, Fischerei-, Jagd-Regal) und wo eines dieser Regale noch in der Gesetzessprache genannt wird — wie etwa das Bergregal — dient es nur zur juristischen Konstruktion gewisser Rechtsverhältnisse. S. Stengel S. 339; Fleiner § 19 S. 317 f.

3) Der verschwommene Begriff der Regalien läßt sich nur geschichtlich erfassen; dieser Meinung sind auch die neueren Schriftsteller, wie Schulze, G. Meyer, Seydel und viel früher schon Strauch. Der Rechtsstreit über das Bestehen der Regalien und ihren Umfang und die sich daran anschließenden zahllosen Kontroversen durchziehen die ganze juristische und staatswissenschaftliche Literatur bis auf unsere Zeit. Klock (de aerario 83) sagt mit Recht: „regalia quae sint vix definiri potest". Über die Umbildung und Auflösung der Regalitätsbegriffe im allgemeinen s. Gierke, Deutsches Privatrecht, Bd. 2 S. 369 ff., 629; Heusler, Institutionen des Deutschen Privatrechts, Bd. 1 S. 368.

16. und 17. Jahrhundert umfaßt der Ausdruck Regal alle die Befugnisse, welche der Landeshoheit ohne Rücksicht auf ihren rechtlichen Ursprung zustehen[1]). Das 17. und besonders das 18. Jahrhundert bringen dann die Unterscheidung zwischen regalia majora s. essentialia (Majestäts- oder Hoheitsrechte) und regalia minora s. accidentalia (niedere, nutzbare, zufällige Regale) zur Anwendung[2]).

Der moderne Sprachgebrauch bezeichnet heute die regalia majora als Hoheitsrechte, während der Ausdruck Regal schlechthin auf die Finanzregale beschränkt ist. Die sogen. Hoheitsrechte (regalia majora) sind unzertrennbare begriffsmäßige Bestandteile der Staatsgewalt, wie Justiz-, Polizei-, Finanz-, Gebietshoheit.

Als nutzbare Regale (regalia minora) — Finanzregale — wurden gewisse Rechte des Staates bezeichnet, welche nur durch ihre finanziellen Erträgnisse Bedeutung hatten, besonders aber sich von den Hoheitsrechten durch ihre Übertragbarkeit an Dritte unterschieden; m. a. W. wenn der Staat dieselben nicht selbst ausüben wollte, so konnte er diese Regale auf andere zum Zwecke der Ausübung übertragen. Der Zweck der Regalisierung ist lediglich die Einnahme, welche dann durch Veränderung ihrer juristischen Natur als eine besondere Erhebungsform von Verbrauchssteuern zu betrachten ist[3]).

1) Die Wahlkapitulation von 1519 §§ 4, 20 und das Instrum. Pac. Osnabr. Art. VIII § 1 reden von den Regalien der Kurfürsten, Fürsten und anderen Stände des Reiches, weil die Landesherren zu den eigentlichen Subjekten der regalen Rechte werden, während früher der König das einzige eigenberechtigte Subjekt derselben sein konnte (vgl. Stengel S. 338).

2) Übrigens eine vollkommen willkürliche Scheidung ohne inneren Grund, welche aber für die Folgezeit maßgebend geblieben ist.

3) Die alte Bedeutung eines zum finanziellen Nutzen des Staates bestimmten Rechtes hat das Regal verloren. Vgl. ALR. Teil II, Tit. 14, §§ 1, 2, 24; Tit. 15, 16. In Preußen besteht z. Zt. nur das Anfallrecht auf herrenlose Gegenstände, das Bernsteinregal und das Lotterieregal. Die Erträgnisse, welche der Betrieb der Bergwerke, der Jagd u. a. m. dem Staate bringen, sind entweder zu Gebühren geworden oder fallen unter die Gewerbesteuern.

2. Geschichtliche Entwicklung des staatlichen Alleinbetriebes der Post.

Ziemlich spät, erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts, zu Rudolph II. Zeiten kam die Theorie auf, daß das Recht, Posten in ganz Deutschland anzulegen, kaiserliches Reservatrecht sei. Während vorher die einzelnen Landesfürsten und Reichsstädte ihre Erlaubnis zum Passieren der kaiserlichen Posten durch ihr Gebiet gegeben hatten, sollte ihnen jetzt verboten sein, ihre eigenen Landesposten zu unterhalten. Es wurde ihnen sogar befohlen, dieselben abzuschaffen. Infolgedessen entstand ein erbitterter Streit zwischen dem Kaiser und den Territorialherren, da die Kaiser niemals befugt gewesen sind, zu ihrem eigenen Vorteil Privilegien zu erteilen[1]). Keiner von ihnen, weder Kaiser noch Territorialherren, besaß nach den Anschauungen des alten Staatsrechts über die Begründung der Regalien einen unanfechtbaren Entstehungstitel und es ist auch das vom Kaiser in Anspruch genommene und im Jahre 1615 dem Freiherrn von Thurn und Taxis übertragene Postregal im alten Reich niemals zur allgemeinen Anerkennung gelangt[2]). Der Rechts-

1) Reichsverfassungsmäßig konnte nur von Kaiser und Reich (also z. B. durch einen gemeinschaftlichen Beschluß auf der Reichsversammlung) eine gemeinverbindende staatsrechtliche Norm ausgehen. Eine einseitige kaiserliche Erklärung konnte unmöglich den kaiserlichen Hoheitsrechten einen neuen Zuwachs verschaffen; am wenigsten konnte sie der schon so festgegründeten Landeshoheit einigen Abbruch oder Eingriff tun. Daß der Kaiser sich das Postrecht selbst aneignete, nennt Mohl daher eine Usurpation (Mohl, Staatsrecht des Königreichs Württemberg, T. II S. 668); cfr. Stängel.

2) Unbestritten war in ganz Deutschland nur, daß das Postwesen dem freien Verkehr entzogen sei und ein ausschließliches Recht des Staates bilde (Wolcke S. 49). Runde sagt ausdrücklich in seinen Grundsätzen des deutschen Privatrechts § 131: „Die Posten gehören nicht zu den kaiserlichen Reservatrechten; folglich konnte keinem vermöge kaiserlicher Privilegien ein ausschließliches Postrecht durch ganz Deutschland erteilt werden; vielmehr hat jeder Landesherr die Befugnis, in seinem Territorium eigene Posten anzulegen oder fremde zu gestatten; letztere waren demnach schuldig, sich in den Schranken der landesherrlichen Bewilligung zu halten, wenn sie gleich den Namen einer kaiserlichen oder Reichspost führten." Vgl.

entwicklung in Brandenburg-Preußen, welche die wesentliche Grundlage des norddeutschen und des Reichspostgesetzes geschaffen hat, gelang es, das partikulare Postregal zur Geltung zu bringen, welches seit 1649 vom Großen Kurfürsten durch Anlegung von Postkursen praktisch ausgeübt wurde. Wenn anfänglich auch die Privatunternehmen noch geschont wurden, so traten doch allmählich und besonders nach dem siebenjährigen Kriege Belästigungen und Einschränkungen ein, welche die Ausübung des Postfuhrbetriebes durch Private geradezu unmöglich machten. In der Folgezeit fanden vielfach Verhandlungen über das Postwesen statt, so auf den Reichstagen, insbesondere bei den Kaiserwahlen, aber eine Einigung wurde nicht erzielt. Im Gegenteil, je länger man verhandelte, je größer die Entwicklung des Postwesens war, — besonders die Ausbreitung der Territorialposten — um so schroffer wurden die Gegensätze zwischen den gesetzgebenden Faktoren: Kaiser und Ständen. Die Reichs-Gesetzgebung des 16., 17. und 18. Jahrhunderts trifft zwar Bestimmungen über das Postwesen, enthält aber keinerlei Entscheidung dieses Rechtsstreites[1]). Das preußische allgemeine Landrecht zieht aus dem Postregal die Folgerung, daß „niemand etwas unternehmen dürfe, welches unmittelbar zur Schmälerung der Posteinkünfte gereicht". In Teil II, Tit. 15, § 141 desselben Gesetzes wird erklärt: „Der Staat hat die ausschließende Befugnis, Posten und Marktschiffe anzulegen und den Lauf derselben zu ordnen." Auch das preußische Postgesetz vom 2. Juni 1852 § 1 statuiert noch das Postregal. Aber während ein Rest dieses Rechtes noch im norddeutschen Postgesetz vom 2. November 1867 festgehalten ist, wurde im Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 auch dieses letzte Überbleibsel des Postregals fallen gelassen[2]).

auch W. G. Matthias; H. Stephan, Einleitung, 116, 178, 267, 675 ff.; P. D. Fischer; weitere Literaturangabe s. Conrad IV S. 172.

1) „Der Streit über das Postwesen ist durch kein Reichsgesetz entschieden worden." Zachariae, Deutsches Staats- und Bundesrecht, Bd. II S. 339; s. Aschenborn S. 25 ff.

2) Die Motive zum Entwurfe eines Gesetzes über das Postwesen für den norddeutschen Bund definieren das Postregal als den Inbegriff aller

Ein Postregal besteht seitdem nicht mehr in Deutschland. Dies ist auch die allgemeine Meinung der Staats- und Verwaltungswissenschaft[1]).

3. Postmonopol oder Postregal?

a) Der Stand der öffentlich-rechtlichen Theorien.

Die Literatur der Rechts- und Staatswissenschaft gibt auf die Frage: „Postmonopol oder Postregal?" — wie oben gesagt — keine einheitliche und befriedigende Antwort. Es finden sich Vertreter, die rundweg das Bestehen des Postmonopols im heutigen Staatsleben leugnen. Andere wieder bestreiten die Existenz des Postregals, während eine dritte Klasse in dem Postbetrieb durch den Staat weder ein Monopol noch ein Regal sehen, sondern ein Konglomerat der beiden Begriffe annehmen[2]).

von der Staats-Postanstalt in Anspruch genommenen ausschließlichen Beförderungsrechte. (Stenograph. Berichte des Reichstags, I. Legislatur-Periode, Session 1867, Anlage Nr. 7 S. 29.) Der Bericht der Reichstags-Kommission sagt hierüber, daß das Postregal im § 1 darauf zurückgeführt sei, daß die Post das Alleinrecht behält in bezug auf die gewerbsmäßige Beförderung von Personen auf Landstraßen mit unterwegs gewechselten Transportmitteln. (Daselbst Anlage Nr. 102 S. 163/164; vgl. a. S. 164 Sp. 2 verb. „Knapper Rest des Postregals".) Die gewerbsmäßige Personenbeförderung bedurfte unter gewissen Umständen der Genehmigung der Postverwaltung; vgl. Mittelstein S. 19; P. D. Fischer S. 145.

1) Die Motive zum Entwurfe eines Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches, welche den § 1 des norddeutschen Postgesetzes nicht übernommen haben, nennen nur noch den Postzwang, nicht mehr das Postregal. (Daselbst I. Session 1871 Anlage 87 S. 200.)

„Es ist daher richtiger, nicht mehr von einem Postregal zu sprechen." Mittelstein S. 19.

2) Eine durchgreifende monographische Untersuchung der Monopole liegt nicht vor; vgl. Dr. v. Mayr in Stengel S. 143. Die Literatur über den Begriff und Umfang der Regalien ist sehr umfangreich. Die zahlreichen Versuche der Erklärung der Regalien haben fast ebenso viele abweichende Ergebnisse gezeitigt. Man denke nur an die Lehre der Publizisten und Kameralisten, an die regalistischen Schriftsteller des 17., 18. und 19. Jahrhunderts, von denen nur einige der Hauptvertreter genannt sein sollen, wie Obrecht, Besold, Gleichmann; dann Justi, Klock, v. Sonnenfeld, v. Malchus, Umpfenbach, K. H. Rau, bes. W. Roscher, Hoffmann und C. v. Hock; Vertreter der heutigen finanzwissenschaftlichen Lehre; Stein, Wagner, Neumann, Cohn und noch viele andere; vgl. Conrad S. 351 ff.; bes. auch die umfangreiche Literaturangabe daselbst. Wahrhaftig auch heute noch besteht Klocks Ausspruch zu Recht: „regalia quae sint vix definiri potest."

Wenn der bedeutendste und gründlichste Forscher und Fachmann auf dem Gebiete des Postwesens, H. Stephan, in seinem umfangreichen Werk nur von einem Postregal spricht, so wird dies wohl der Zeit zuzuschreiben sein, in welcher Stephan sein Werk schuf; denn zu jener Zeit bestand ja noch ein geringer Rest jenes Regals und war das Bestehen desselben fast allgemein anerkannt. Der Begriff des Postregals war der damaligen Zeit geläufig[1]).

Umso weniger begreiflich ist es dagegen, wenn ein Fachmann und Kenner, wie Aschenborn über diesen äußerst strittigen Punkt hinweg geht und demselben scheinbar keine tiefere Bedeutung beilegt, indem er in seinem Werke lediglich von einem Postregal spricht. Und Bluntschli hat doch schon kurze Zeit nach Stephan dargetan, daß es ein unverzeihlicher und großer Fehlgriff wäre, zur Erklärung des Staatsbetriebes auf das längst überlebte Auskunftsmittel der Regalität zurückzugehen[2]).

Dambach, in seinem trefflichen Kommentar zum Postgesetz, nimmt Stellung gegen Löning, Mittelstein, v. Rönne und Schott und erkennt die Definitionen von G. Meyer[3]) und Stephan[4]) als richtig an.

Wenn Conrad und Eheberg nur vom Postregal sprechen, so ist dies aus dem geschichtlichen Zusammenhange, aus der Darstellung des Entwicklungsganges des Posthoheitsrechtes zu erklären[5]).

1) S. Stephan S. 116, 178, 263, 675 ff. Zwar hat Stephan gesagt (Sten. Ber. I. Legislaturperiode I. Session 871, Bd. I, S. 547/48, 552/3): „Das Briefmonopol ist die Rückenwirbelsäule des ganzen Postwesens;" aber sicherlich hat er damit nicht eine Entscheidung über die Frage des Bestehens des Postmonopols geben wollen.

2) S. Ausf. f. S.

3) S. Meyer S. 575. 4) S. Stephan S. 657 ff.

5) S. Conrad Bd. II S. 477; Bd. III S. 5 f., S. 214 ff., S. 337.

Niggl berührt die Streitfrage nicht; er spricht nur vom Postregal. Sollte er die Existenz eines Postmonopols vollständig leugnen?[1])

Liebernickel dagegen erkennt das Unzutreffende des Begriffs Postregal, kann sich aber trotzdem nicht von dem übernommenen und — wie Verfasser zugibt — geläufigen Ausdruck freimachen[2]).

Der gleichen Ansicht wie Dambach ist auch Müller, indem er in seinen Ausführungen auch nur von einem Postregal spricht[3]).

Zu erwähnen ist noch Tomsorde, der ebenfalls ausschließlich das Postregal erwähnt, weiter aber seine Ansicht nicht begründet.

Im Gegensatz zu ihnen spricht Laband, der bedeutendste Staatsrechtsschriftsteller der Neuzeit, nur von einem Postmonopol[4]).

In demselben Sinne spricht Zorn: „Das deutsche Postrecht hat demgemäß ein Monopol des Staates geschaffen . . ."[5])

Bluntschli führt aus: „Die hier zusammengestellten Tatsachen lassen das Irrtümliche und Ungenügende in den staatsrechtlichen Ansichten über Posten und Postwesen, wie sie während der letzten Jahrhunderte namentlich in Deutschland geltend gemacht wurden, in zweifelloser Weise erkennen. Man hat von einem Postregal gesprochen; aber wie viele Dinge man auch immer mit gutem Fug unter den Begriff der Regalien bringen mag, — die frei schaffende menschliche Tätigkeit kann nie und nimmer zum Gegenstand eines Regales werden, und gerade die Beförderungsmittel samt und sonders sind aus der ungehinderten Entwicklung der gesellschaftlichen Tätigkeit hervorgegangen . . ., Botenzüge, Fuhrwerke, Posten und Beförderungsmittel jeder Art sind nichts mehr und nichts weniger als eine volkswirtschaftliche Angelegenheit, die nach den Gesetzen der Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit, im Interesse der ganzen Gesellschaft, der Regierten wie der Regierenden, gelöst werden muß[6]). Über das Werk von W. G. Matthias

1) S. Niggl S. 1, 5, 11, 26 u. a.
2) S. Liebernickel S. 25 Anm. 7.
3) S. Müller S. 19 Anm. 2.
4) S. Laband Bd. III § 73 S. 55.
5) S. Zorn § 30 S. 260ff.
6) S. Bluntschli Bd. VIII S. 188ff.

sagt Bluntschli Bd. VIII S. 201: „Reich an wertvollen Einzelheiten ist das Werk; da aber der Verfasser noch an der Vorstellung von einem Postregal . . . festhält, so wird der innere Zusammenhang der Tatsachen nicht nach Erfordernis deutlich gemacht."

Graf Hue de Grais ist der gleichen Meinung. Die Post war gleichfalls Regal und wurde als solches im Jahre 1615 . . . verliehen. Eine einheitliche Gestaltung des Postwesens wurde jedoch erst möglich, nachdem das Regalitätsrecht ganz beseitigt wurde[1]).

Wolcke, der einzige Fachmann — wie Aschenborn, Dambach, Niggl — der diesem Streitpunkte größere Beachtung schenkt und dazu Stellung nimmt, sagt u. a., daß „das Postgesetz von 1871 den Ausdruck „Postregal" auch nicht mehr kennt. Dies mag auch noch damit zusammen hängen, „— so führt er weiter aus —" daß das Postregal in seiner jetzigen Gestalt überdies schon dem geschichtlichen Begriff der nutzbaren Regalien entfremdet ist[2])."

Aron entscheidet in seiner Erläuterung zum Art. 3 der Nov. vom 20. Dezember 1899 bezw. zum § 2a des Postgesetzes: „Im Gesetz selbst ist jedoch ein absolutes Monopol für die Postverwaltung geschaffen worden[3])." Ebenso spricht v. d. Osten von Geschäften, bei denen die Post ein Monopol hat.

Mittelstein schreibt in seinen Ausführungen, nachdem er vom Fortfall des letzten Restes des Postregals durch die Motive zum Entwurfe eines Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches spricht: „Es ist daher richtiger, nicht mehr von einem Postregal zu sprechen." Und an anderer Stelle: „Es besteht daher ein Postmonopol[4])."

Zum gleichen Ergebnis gelangen auch E. Meyer[5]), Loening[6]), Rösler[7]) und R. Sydow.

1) S. Hue de Grais, S. 716.
2) S. Ausf. unten S. 35f.
3) S. Aron S. 10.
4) S. Mittelstein S. 19ff.; an anderer Stelle S. 27.
5) S. Meyer in Holtzendorffs Rechtslexikon, Aufl. 3, Bd. III, S. 96.
6) S. Loening § 153 S. 597.
7) S. Verwaltungsrecht, Bd. II, 1873, S. 464.

Kann spricht eindeutig und klar: „Das Reich hat das Postmonopol. Die Bezeichnung dieses ausschließlichen Rechtes als „Monopol" erscheint angemessener als der geschichtliche Ausdruck „Regal", u. a. „weil der Begriff des Regals ein Begriff des älteren Reichsstaatsrechts ist, der mit der Umwandlung der landesherrlichen Gewalt in eine Herrschergewalt im Grunde keinen rechtswissenschaftlichen Sinn mehr hatte[1])."

Nach Schönfeld ist das Postwesen zugunsten des Deutschen Reiches monopolisiert, d. h. das Reich hat in gewissem Umfange anderen Unternehmern die Befugnisse zum gewerblichen Betriebe der Post genommen und sich selbst vorbehalten. Und an anderer Stelle, wo er vom Postregal spricht, setzt er gleich in Klammern dazu: „(besser Postmonopol)"[2]).

Jaffé erkennt auch die vollkommene Umwandlung des Gesichtspunktes an, unter dem die Post ihre Geschäfte betreibt: „Aus dem zu Lehen gegebenen Regal in eine Staatsanstalt mit monopolistischem Betriebe"[3]). Er sagt u. a.: „Kraft seines Posthoheitsrechtes hat der Staat allmählich den wirtschaftlichen Betrieb der Post monopolisiert, d. h. anderen Unternehmern die Befugnis zum gewerblichen Betrieb der Post genommen und schließlich durch Schaffung des ebenfalls aus der Posthoheit fließenden Postzwanges auf öffentlich-rechtlichem Wege auch das Publikum gezwungen, das ausschließliche Beförderungsrecht des Staates dadurch anzuerkennen, daß es sich zur Verkehrsvermittlung nur des Staates bediente."

Heß sieht ebenfalls das Unzutreffende des Ausdrucks „Postregal". „Der Postzwang findet seine Begründung im Postmonopol. Herkömmlich wird dieses Monopol als Postregal bezeichnet, wenngleich es mit den Regalien im engeren Sinne nichts zu tun hat[4])."

Auch Ploetz spricht in seinem „Überblick über die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in Deutschland" bei der Übernahme der Thurn- und Taxisschen Post, daß Preußen sich das Postmonopol in den neuerworbenen Landesteilen sicherte[1]).

1) S. Kann S. 19ff.
2) S. Schönfeld S. 16ff.
3) S. Jaffé S. 21ff.
4) S. Heß S. 10ff.

v. d. Borght erwähnt die Tatsache, daß der staatliche und in den meisten Ländern dem Staate ausschließlich vorbehaltene monopolisierte Briefpostbetrieb heute grundsätzlicher Anfechtung nicht mehr begegnet[2]).

v. Bitter sagt: „Postregal", auch Postmonopol genannt, und setzt, wenn er in seinen weiteren historischen Ausführungen vom Regal der Post spricht, dazu in Klammern (Monopol)[3]).

In Schönbergs Werk wird die Konstituierung des Postmonopols als ein natürliches Ergebnis aus der Einheit der Verwaltung hingestellt. Das Postregal wird nur in der geschichtlichen Betrachtung erwähnt; in den Ausführungen über die Jetztzeit wird ausschließlich vom Postmonopol gesprochen[4]).

Arndt kennt in seinen Erläuterungen auch nur das Postmonopol[5]).

Lohmann erwähnt lediglich die Tatsache, ohne näher zu untersuchen und zu begründen. „Das Postregal ist wiederholt in der Literatur und in den Reichstagsverhandlungen „Postmonopol" genannt worden[6])."

Meyer-Dochow scheint ebenfalls das Unrichtige des Begriffs Postregal zu empfinden, indem er gleich „(Postmonopol)" hinzusetzt, wenn er auch nicht näher seine Meinung darlegt[7]).

Neben diesen beiden oben erwähnten Theorien, welche zu einem einander entgegengesetzten Ergebnis gelangen, steht eine dritte Richtung, welche die Berechtigung des Begriffs Postregal neben dem des Postmonopols anerkennt, indem sie beiden Begriffen verschiedene Bedeutung zulegt.

1) Vgl. a. Ploetz, Die Rechtsnatur der Postordnung und der Telegraphenordnung, 1912, S. 11.
2) S. v. d. Borght S. 572/596ff.
3) S. v. Bitter S. 307.
4) S. Schönberg, Bd. I, § 39, S. 593.
5) S. Arndt S. 235ff.
6) S. Lohmann S. 17.
7) S. Meyer-Dochow, Bd. I, § 76, S. 366.

Man sagt allgemein, der Begriff des Regals hat seine alte Bedeutung verloren und dient da, wo er heute noch in der Gesetzgebung genannt wird[1]), lediglich zur juristischen Konstruktion gewisser Rechtsverhältnisse und bringt dazu das Monopol als wirtschaftlichen Begriff desselben Inhalts in Verbindung; m. a. W.: Regal bedeute nichts weiter als die staatsrechtliche Fassung des wirtschaftlichen Staatsmonopols[2]).

Demgegenüber ist zu sagen: „Da sich der moderne Staat mit der Gesamtheit seiner Angehörigen deckt, so bedarf man der Konstruktion eines Regals nicht mehr für die Befugnis der Ordnung gewisser Zweige des wirtschaftlichen Lebens, die der Staat aus irgend welchen Gründen für sich in Anspruch nimmt. Derartige Regelungen brauchen keine Herbeiziehung der „Regalität" zu ihrer Rechtfertigung. Handelt es sich aber um Erwerbszweige, deren Betrieb der Staat ausschließlich ausüben will und ausübt, so kann man dieses Verhältnis finanzwissenschaftlich viel besser durch die Bezeichnung „Monopol" kenntlich machen, als durch den Proteus „Regal". Solche Staatsbetriebe sind historisch gerechtfertigt und praktischen Verhältnissen und Bedürfnissen angemessen, ohne aus einer dogmatischen und naturrechtlichen Quelle der Regalität zu fließen.

Wenn trotzdem die Terminologie „Regal" sich heute noch erhalten hat und auf einzelne Ordnungen angewendet wird[3]), so hat man eben nur gesetzliche und rechtliche Ordnungen im Auge, die zwar den Namen Regal historisch tragen, ohne mit dem Regalitätsbegriffe wesensgleich zu sein. Eben ein Beispiel, wie sich ältere geschichtlich überkommene Namen bis in die Gegenwart erhalten"[4]).

1) Wie z. B. das Bergregal.
2) Vgl. Stengel S. 338f.; vgl. Jaffé S. 21 Anm. 1.
3) Wie Münzwesen, Bergwerks-, Wegewesen und dergl.
4) Ebenso sprechen noch mittelstaatliche Gesetze von „Gefällen", wo sie Steuern meinen, ohne Rücksicht darauf, daß beide Formen von Abgaben ursprünglich ganz verschiedenen Charakters waren. S. Max von Heckel, Elsters WB. S. 661.

Es ist nicht recht ersichtlich, wie Mittelstein behaupten kann, Monopol sei überhaupt kein juristischer Begriff[1]). Aber selbst angenommen, daß sein Satz richtig ist, wird dadurch das unrechte Aushülfsmittel, die Anwendung des „Postregals" gerechtfertigt, wo positive Gesetzesnormen den Bestand des Monopols rechtlich gewährleisten?

Warum einen Begriff anwenden, der inhaltlich nicht mehr dem heutigen Staatsbetrieb der Post entspricht, wo der Ausdruck „Monopol" das Wesen des modernen staatlichen Postbetriebes begrifflich und auch seinem Umfange nach vollkommen erfaßt?!

Dieses als Entgegnung auf die Behauptung von Mittelstein[2]), Wolcke[3]) und anderer wie Heintz[4]), Jaffé[5]), Liebernickel[6]), welche sich der Meinung Mittelsteins anschließen.

Die moderne Wissenschaft tut daher am besten mit dem Begriffe Regal überhaupt nicht mehr zu operieren. Der Begriff des Regals hat heute eben nur noch historisches Interesse[7]).

b) Stellungnahme des Verfassers.

Ein Postregal, welches sich aus der geschichtlichen Entwicklung des Postbetriebes herleitet, besteht nach oben Gesagtem nicht mehr in Deutschland. Von der Existenz eines Postregals überhaupt zu reden, entbehrt nach Ansicht des Verfassers jeder Begründung, da ja die Kennzeichen eines niederen Regals: Übertragbarkeit und finanzieller Ausbeutungszweck im heutigen Postbetrieb des Staates nicht enthalten sind.

Das erste Hauptmerkmal: Übertragbarkeit fällt ganz unbestritten weg; denn das ist ja gerade das Ziel des Staates, das

1) „Postmonopol ist ein wirtschaftlicher, kein juristischer Begriff". Mittelstein S. 20.
2) S. Mittelstein S. 20.
3) S. Wolcke S. 58.
4) S. Heintz S. 2.
5) S. Jaffé S. 21 Anm. 1.
6) Liebernickel S. 25 Anm. 7.
7) Vgl. auch Max v. Heckel in Elsters WB. S. 661.

gesamte Postwesen selbst auszuüben und jeglichen Privatbetrieb auszuschließen. Der volle Erfolg kann ja auch nur erzielt werden, wenn der Staat das Postwesen z. B. nicht verpachtet, sondern selbst ausübt. Dementsprechend wird der Begriff des Regals in reiner Anwendung auf das heutige Postwesen dem geschichtlich überlieferten gänzlich entfremdet, wenn darauf Wert gelegt wird, daß das Postwesen lediglich vom Staate ausgeübt werden darf, während im Gegensatz dazu die Ausübung des Regals durch Private oder doch wenigstens die grundsätzliche Übertragbarkeit ein regelmäßiges Merkmal der nutzbaren Regale gewesen ist[1]).

Der „Zweck" des staatlichen Postbetriebes wird heutzutage in der Hauptsache durch den Gedanken begründet, dadurch am besten dem Gemeinwohle dienen zu können. Dagegen ist der Gesichtspunkt, sich eine möglichst ertragreiche Einnahmequelle zu verschaffen[2]), vollständig zurückgetreten. Die einschneidende Bedeutung für das gesamte wirtschaftliche und öffentliche Leben des Staates und seiner Bürger, die Besonderheiten in technischer und rechtlicher Beziehung, der Drang zur Konzentration, das Versagen des Wettbewerbs machen die Post durchaus zu einem geeigneten Objekt staatlicher monopolistischer Tätigkeit. Nur eine Zentralverwaltung, die den Postdienst für ein großes Gebiet in der Hand hat, kann die Verbreitung ihrer Dienststellen und Linien über alle Teile des Landes einschließlich der verkehrsarmen Gegenden bewerkstelligen, kann unbedingte Genauigkeit, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Verkehrs gewährleisten, nur sie kann das große Räderwerk, das hierzu nötig ist, so ausgestalten und

1) S. obige Ausführungen, S. 20 f.

2) S. Schönfeld S. 15. „Denn zur Wahrung der öffentlichen Interessen dient in einem modernen Verkehrsleben vornehmlich eine leistungsfähige Posteinrichtung, die in den Händen des Staates am besten aufgehoben sein wird." S. Conrad S. 8. „Unter Umständen kann durch die ausschließliche Staatstätigkeit eine vollkommenere wirtschaftliche Leistung erzielt werden, wie das bei der Post unzweifelhaft der Fall ist. Und weiter S. 339: Post und Telegraphie werden nicht wegen ihrer pekuniären Erträgnisse für den Fiskus, sondern im Interesse des allgemeinen Verkehrs ohne die Absicht des Gewinnes vom Staate verwaltet." Vgl. auch Schönberg.

leiten, daß jede Stockung vermieden wird; nur sie kann darauf rechnen, daß die Opfer, die für verkehrsarme Gegenden gebracht werden müssen, einen Ausgleich in den besseren Ergebnissen anderer Gebiete finden. Die Zusammenfassung unter einer Leitung genügt aber noch nicht. Schon der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit verlangt, daß auch die Ausschließung des Wettbewerbes hinzutritt. Daß dieser einheitliche und gegen Wettbewerb gesicherte Postbetrieb in der Hand des Staates am besten aufgehoben ist, wird heute allgemein anerkannt[1]). Dies ist der Hauptunterschied zwischen dem modernen Betrieb der Verkehrsanstalten und der früheren Ausnutzung der Regalien um eines fiskalisch-monopolistischen Gewinnes willen, der ja schon mit dem Ausdruck Postregal an sich begrifflich verbunden ist[2]).

Dem steht es andererseits aber auch nicht entgegen, wenn der Staat aus dem Postbetrieb in gewissem Umfange doch Einnahmen erzielt und als Gegenleistung für die Benutzung der Postanstalt Gebühren erhebt[3]).

1) Vgl. v. d. Borght S. 572.

2) Anfangs nimmt der Staat gar nicht oder nur in höchst dürftiger Weise Rücksicht auf die Wohlfahrtsaufgabe der Post; bei der Bedienung der Privaten seitens der Staatspost herrscht der Gesichtspunkt möglichster Einnahmegewinnung. Ähnlich wie in Deutschland, wurde auch in Frankreich und England wenigstens die Briefbeförderung als ausschließliches Recht des Staates erklärt und die finanzielle Absicht dieser Maßregel dadurch dokumentiert, daß die Post vielfach in der Form des Lehens und der Pacht vergeben wurde. Allein bereits zu Ende des 17. Jahrhunderts trat der Gedanke auf, daß die Post nicht bloß Einnahmequelle, sondern auch Wohlfahrtsanstalt sein solle. Es dauerte jedoch ziemlich lange Zeit, bis der Kampf zwischen fiskalischen Tendenzen und der verwaltungsmäßigen Aufgabe der Post ausgefochten und ein Ausgleich gefunden war, der es gestattete, die zweite zu erfüllen, ohne die ersteren zu unterdrücken. Noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts litt der Briefpostverkehr, um den es sich hauptsächlich handelt, sehr unter überhohen Taxen und schwerfälligem Betrieb (Eheberg S. 80 f.); s. a. Conrad Bd. II S. 473; Laband, Reichsstaatsrecht S. 232 f.; Schönberg Bd. I, § 40 S. 594; bes. auch Anm. 21; Arndt S. 232; Jung S. 138 f.; Tit. 15, II, § 142, Pr. ALR.

3) „Wenn auch im Gegensatz zu früheren Zeiten der Gesichtspunkt, unter dem die Post ihre Geschäfte betreibt, kein rein finanzieller mehr ist,

Den Staatszweck verkennen heißt es, wenn Reichenbach behauptet: „. . . wenn das Reich die Post und die Telegraphie an sich zieht, so tut es das sicherlich nicht nur, weil es das öffentliche Wohl so für besser geschützt erachtet, sondern vor allem auch aus finanzpolitischen Rücksichten“[1]). Und wenn er als Begründung dazu weiter ausführt: „Gehören doch die Post und Telegraphie zu den besten Einnahmequellen des Staates“, so zieht er nicht in Erwägung, daß sich erst im Laufe der Zeit diese Einnahmequelle als ergiebig erwiesen hat und dies auch nur durch Hinzutritt verschiedener Faktoren, die der Staat bei Übernahme des Alleinbetriebes des Postwesens noch gar nicht berücksichtigen konnte[2]).

Ferner ist zu beachten, daß es nicht im freien Belieben des Staates steht, die Post zu betreiben; vielmehr sind das Reich

sondern seit den neueren Gesetzen vor allem ein volkswirtschaftlicher, so ist immerhin darauf zu sehen, daß wie jeder staatliche Geschäftsbetrieb, so auch die Tätigkeit der Post zum mindesten die Betriebskosten deckt.“ (Heß S. 10ff.)

Die Gegenleistung für die Benutzung der staatlichen Verkehrsanstalten ist als „Vergütung“ — als Preis einer Leistung — und nicht als „Abgabe“ anzusehen, obwohl sie als „Gebühr“ in der Gesetzessprache bezeichnet wird. Doch wird dies bestritten; vgl. Stengel S. 339; Laband, unter Ausf. „Gebühren“.

1) Reichenbach S. 8f. Die gleiche Ansicht wird vertreten durch L. v. Bar, cf. das Gesetz über das Telegraphenwesen S. 4; Jaffé S. 23 Anm. 2.

2) So vor allem 2 Momente: die Dampfmaschine und das Briefmarkensystem. „Sofort nach Erfindung des Dampfschiffes und der Eisenbahn bemächtigte sich die Post dieser neuen Verkehrsmittel. Die Folge war eine enorme Minderung der Transportkosten und eine ungeahnte Ausdehnung des Postverkehrs. Rowland Hills Erfindung der Briefmarke und des Pennyportos, die Einführung des Einheitstarifes und eine Reihe anderer Neuerungen bewirkten zusammen mit der Zunahme der Bevölkerung und Bildung ihrerseits wieder eine Verdichtung des Postverkehrs, so daß trotz niedriger Tarife und erkannter Rücksichtnahme auf die Kulturaufgabe des Postwesens dieses heute fast allenthalben noch Überschüsse gewährt.“ Eheberg S. 81, u. a. S. 115. Bezüglich der Überschüsse ist zu bemerken, daß diese zum guten Teil nur scheinbare, keine wirklichen sind; denn die rechnerischen Überschüsse sind um die Kosten der Leistungen zu kürzen, welche unentgeltlich von den Eisenbahnen übernommen werden.

und ebenso Bayern und Württemberg kraft Gesetzes zum staatlichen Postbetrieb verpflichtet, wodurch sich der heutige Staatsbetrieb begrifflich in schroffem Gegensatz zum geschichtlich überlieferten Regal setzt, das ein Sonderrecht des Fürsten bedeutete, welches dieser ausüben konnte, aber nicht mußte[1]).

Wo nun diese Hauptmerkmale des Begriffes „Regal“ beim Alleinbetrieb der Staatspost fehlen, so wird man auch nicht von einem Postregal sprechen können, wenn auch die Tatsache unbestritten ist, daß sich der Staatsbetrieb geschichtlich auf das ehemalige Postregal zurückführen läßt. Aber aus dieser Tatsache — lediglich um eines historischen Merkmals willen — wird man keine Berechtigung herleiten können, das Wort „Regal“ in Anwendung zu bringen für eine Sache, die ihrem inneren Wesen nach sich vollkommen verändert hat[2]).

Daß in dem heutigen Postrecht im Gegensatz zu früheren Gesetzen der Ausdruck „Regal“ fehlt, dient doch zur entscheidenden Rechtfertigung der obigen Behauptung.

Ebensowenig entspricht der moderne Postbetrieb dem Begriffe eines der höheren Regalien[3]). Ohne dem äußeren Umstand, daß für die regalia majora heute lediglich das Wort „Hoheitsrechte“ statt „Regalien“ in Anwendung kommt, entscheidende Bedeutung

1) Vgl. Art. 4 Ziff. 10; Art. 48, 52 RV.; Laband III S. 55f.; § 73; Wolcke S. 59f.; Schönfeld S. 16.

2) Im Gegensatz dazu Heintz S. 2ff., der am Bestehen des Postregals festhält, trotzdem er die Veränderungen zugibt, die aber nach seiner Ansicht nicht den innersten Kern des Begriffes Regal berühren. Vgl. auch Kann S. 19.

3) Matthias S. 250 sagt u. a.: „Zu den hohen Regalien gehören drei: das Zoll- und Akzise- oder Steuerwesen, das Postregal und das Münzwesen.“ A. M. G. Meyer I § 75 S. 358. Bei der Post und dem Telegraphen handelt es sich nicht um die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte; s. a. Anm. 51, vgl. Stephan S. 8/9. Dieses ist auch die allgemeine Ansicht. So auch Wolcke S. 47ff. „Post und Telegraphie sind zwar vom Staate betriebene öffentliche Anstalten; keineswegs ist aber der Betrieb dieser die Betätigung eines Hoheitsrechts des Staates, was schon daraus folgt, daß auch Private teilweise ganz gleiche Geschäfte wie die Post betreiben.“

beilegen zu wollen, widerspricht jedenfalls das innere Wesen, der Zweck des Hoheitsrechtes dem heutigen Staatsbetriebe der Post. Zwar trifft das Merkmal der Unübertragbarkeit auch für den modernen Postbetrieb zu. Aber wenn der frühere Staat sich die Befugnisse des Alleinbetriebes als eines Hoheitsrechtes zugelegt haben würde, so hätte er es nachweisbar ausschließlich um der Einnahme willen getan, also lediglich aus Gründen seiner Finanzinteressen[1]).

Der moderne Staatsbetrieb der Post entspricht also weder dem Begriffe eines niederen Regals noch dem eines Hoheitsrechts. Dagegen finden sich sämtliche Begriffsmerkmale eines „wirtschaftlichen Monopols auf gesetzlicher Grundlage" in dem heutigen Betriebe der Staatspost.

Als „Finanzmonopol" ist der staatliche Alleinbetrieb der Post nicht zu erklären, weil der Zweck des Finanzmonopols ein vollkommen verschiedener ist; ebenso erübrigt sich die Untersuchung der Anwendbarkeit der „Verwaltungsmonopole", da in der obigen Ausführung das Gebiet dieser Monopole angegeben ist und die Verkehrsanstalt der Post nicht in diesen Geltungsbereich fällt[2]).

Den Staat leiten — wie schon oben erwähnt — die Gründe der Zweckmäßigkeit. Er will einen möglichst gesicherten Betrieb, eine größte Einheitlichkeit, eine sachlich beste Leistung erzielen, er will vor allem Schutz und Förderung des Gemeinwohls, wenn er den Grundsatz vom freien Wettbewerb durchbricht[3]). Dies sind die Begriffsmerkmale des „wirtschaftlichen Monopols".

Allein aus dem Fehlen der Absicht der Gewinnziehung dem Postbetrieb den Monopolcharakter nicht zuzusprechen, ist nicht angängig, da ja die Erzielung von Einnahmen kein unbedingtes Erfordernis des Begriffs Monopol ist[1]). Die Erklärung der Monopolisierung der Post durch gesetzliche Anordnung ist darin zu finden, daß auf Verkehr und Volkserziehung ein gut Teil der nationalen Wohlfahrt beruht. Ihre Regelung gehört daher zu den obersten Aufgaben des Staates[2]).

1) Siehe oben Ausf. S. 20 ff. „Ähnlich wie beim Mühlen-, Berg-, Salzregal u. a. m. hat wohl zum großen Teil der finanzielle Nutzen, mit welchem der Betrieb nach den schon in den ersten Zeiten gemachten Erfahrungen verknüpft war, zu seiner Schaffung geführt." Jaffé S. 23 Anm. 2.

2) Siehe Ausf. S. 17 f.

3) Im Gegensatz dazu Meyer S. 334 Anm. 2.

III. Der Umfang des Postmonopols.

1. Die Briefbeförderung. (§ 1 Ziff. 1.)

Den heutigen Umfang des Postmonopols bestimmen die §§ 1, 1a des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Okt. 1871 und Art. 3 des Gesetzes betr. einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen v. 20. Dez. 1899[3]).

§ 1 PG. v. 28. 10. 1871 bestimmt:

„Die Beförderung

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,

gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise als durch die Post ist verboten[4])."

Damit ist der wesentliche Umfang des Postmonopols gegeben, wenn vorläufig Art. 3 PG. Nov. nicht in Betracht gezogen wird.

1) Wie dies Brockhaus tut in Art. „R.", in v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 338 f.

2) Man denke selbst an die Vorbehalte des Reiches bezw. der Einzelstaaten bei dem Münzwesen, dem Papiergeld- und dem Banknotenwesen, sowie bei dem Lotteriewesen, wo der Hauptzweck doch ein ideeller ist; s. Ausf. S. 24 f.

3) S. RGBl. 715—719.

4) Das noch im nordd. PG. v. 2. 11. 1867 statuierte Vorrecht der Post, wonach die gewerbsmäßige Personenbeförderung unter gewissen Umständen der Genehmigung der Postverwaltung bedurfte, ist im PG. v. 28. 10. 1871 fallen gelassen worden; das Postmonopol erstreckt sich heute nur auf die Sachbeförderung; vgl. auch oben: Die geschichtliche Entwicklung des Postmonopols.

Das Postmonopol ergreift also nicht die Sachbeförderung der Staatspost schlechthin, sondern betrifft nur bestimmte Gegenstände, nämlich Briefe gewisser Art und politische Zeitungen.

Der Begriff des Briefes im Sinne des PG. gehört dem speziellen Postrecht an. Es ist notwendig, ihn hier näher zu erörtern, weil u. a. die Beförderung von Briefen den größten Teil des Postmonopols ausmacht[1]). Von diesem Standpunkte aus bedarf der Begriff des postzwangspflichtigen Briefes einer näheren Umgrenzung, bes. aber auch aus dem Grunde, um das Monopol der Reichspost abzugrenzen; denn das Monopol erstreckt sich nicht auf „offene" Briefe und Pakete. Dementsprechend ist die Abgrenzung zwischen „verschlossenen" und „offenen" Briefen einerseits und zwischen Paketen andererseits erforderlich[2]).

Das Gesetz hat eine Definition in der Annahme nicht gegeben, „daß eine vollständig zutreffende Definierung dieses Begriffes so überaus schwierig sei, daß es richtiger schien, den Sprachgebrauch und die Postordnung entscheiden zu lassen[3]). Die Feststellung ist daher im einzelnen Fall der Praxis überlassen worden. Die PO. unterscheidet in dem Oberbegriff Briefsendungen wieder 2 Unterbegriffe: geschlossene und offene Briefe, indem § 1, Abs. 2 der PO. bestimmt: „Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben und Mischungen sind offene Briefe; sie werden weiterhin unter den „Briefsendungen" mit einbegriffen[4])."

Nach der herrschenden Auffassung des allgemeinen Verkehrs-

1) Stephan sagte bei Beratung des PG. im Reichstag: „Die Briefbeförderung ist die Wirbelsäule des ganzen Beförderungssystems."

2) Meili sagt mit Unrecht, daß es irrationell wäre, diese Unterscheidungen zum Ausgangspunkte theoretischer, juristischer Erörterungen zu nehmen; denn außer oben genannten Gründen ist die Unterscheidung auch für das Strafrecht (StGB. §§ 299, 354) von Wichtigkeit; vgl. Meili, Haftpflicht der Postanstalten, S. 28; s. bes. Reichardt S. 4.

3) Ber. des Bundesratsausschusses v. 23. 4. 1871 S. 2, Bd. 1 Nr. 67).

4) Es ist dies eine reine posttechnische Einteilung, welche in der Hauptsache für den internen Postbetrieb berechnet ist und für vorliegende Aufgabe weiter nicht in Betracht kommt, da die sogen. offenen Briefe nicht vom Postmonopol erfaßt werden.

lebens ist der Brief eine gedankliche Mitteilung zwischen Abwesenden in gewissen gebräuchlichen Formen[1]). Diese verhältnismäßig eng umgrenzte Auffassung des Begriffs „Brief" ist durch die Praxis bes. durch viele Entscheidungen der Gerichte bedeutend erweitert worden und auch heute ist der Begriff Brief noch nicht endgültig festgelegt[2]).

Daß das Moment der Schriftlichkeit oder gar der Handschriftlichkeit für die Begriffsbestimmung unwesentlich ist, hat das Reichsgericht in seiner Entscheidung v. 23./28. 5. 1891 anerkannt[3]).

Das PG. wie die PO. enthalten keine Bestimmung über dieses Merkmal[4]). Überhaupt spielt die Art und Weise der Mitteilung keine Rolle. Ob die Mitteilung in offener oder verabredeter Sprache, in Ziffern oder Buchstaben erfolgt, ist belanglos[5]).

Selbst ein verschlossener Umschlag, welcher ein Stück leeres Papier zum Inhalt hat, das nach Verabredung der Korrespondenten eine bestimmte Bedeutung hat, ja sogar ein vollkommen leerer, verschlossener Umschlag würde als Brief im Sinne des § 1 anzusehen sein. Dementsprechend ist es zu erklären, wenn die Praxis den Begriff Brief auch auf kleinere Gegenstände ausdehnt, welche ohne jegliche beigefügte Mitteilung im verschlossenen Umschlag zur Beförderung bei der Post eingeliefert werden. Un-

1) Vgl. Entsch. Bd. 37 S. 288.

2) Vgl. Dambach S. 18; Laband, Staatsrecht S. 62; RG. v. 23. 5. 1898; Bd. 36 S. 152.

3) Entsch. Strafs. Bd. 22 S. 22 ff.

4) RG. IV v. 10. 3. 1903; vgl. Aschenborn S. 35 ff. Anderer Ansicht ist das Bayr. OLG., welches als wesentliches Merkmal des Briefes im Sinne des PG. einen bestimmten Inhalt annimmt. Ferner sei erforderlich, daß die Mitteilung, die der Brief enthalten muß, handschriftlich oder durch die üblichen Ersatzmittel der Handschrift — wie Schreibmaschine, Kopierpresse usw. — hergestellt sein müsse. Eine gedruckte Mitteilung, eine Drucksache, gleichviel welchen Inhalts, sei kein Brief im Sinne des PG. und unterliege, abgesehen von gewissen Zeitungen, nicht dem Postmonopol. (Bayr. OLG. 10. Nov. 08 in Bayr. OLGSt. 9, 97.) Namentlich auch Entsch. Strafs. Bd. 36 S. 268; Reichard S. 2 ff.

5) Man denke vor allem an Warenproben und Kataloge.

wesentlich ist ferner der Faktor, ob die Mitteilung eine ausdrückliche oder lediglich eine stillschweigende gedankliche ist[1]).

Der Grund der obigen Auslegungen, welche dem Laien auffallend weitgehend erscheinen mögen, liegt in dem Bestand des Briefgeheimnisses. Da die Post im allgemeinen nicht in der Lage ist, Einsicht von dem Inhalt der Sendungen zu nehmen[2]), die sich äußerlich als Briefe darstellen, so muß sie lediglich nach Maßgabe der äußerlichen Kriterien auf die verschlossenen Briefumschläge die Bestimmungen der PO. anwenden, wie sie für Briefpostsendungen bestehen.

Die äußerlichen Kriterien sind zwei, nämlich Form und Gewicht. In diesem Sinne lautet auch die Spruchpraxis des Reichsgerichts[3]).

Das PG. spricht ausdrücklich im § 1, Abs. 1 PG. von Briefen, welche „versiegelt, zugenäht oder sonst verschlossen" sind. Der Verschluß ist in allen genannten Fällen als derart beschaffen gedacht, daß er haltbar und nicht ohne weiteres zu öffnen ist[4]).

1) RG. Strafs. Bd. 31 S. 156; RG. I v. 4. 1. 1900; RG. Strafs. Bd. 33 S. 147; RG. IV v. 5. 7. 1901, RG. Strafs. Bd. 34 S. 354; Bd. 37 S. 282; RG. I v. 19. 10. 1904. Vgl. ausführl. Angaben der Literatur und der Entsch. des RG. bei Riggl S. 8, Anm. 3 zu § 1.

2) Mit einigen wenigen Ausnahmen.

3) Z. B. RG. v. 25. 5. 1895; RG. Strafs. Bd. 27 S. 256.

4) Einzelne einschlagende Bestimmungen befinden sich in der PO., so z. B. § 16 für Wertsendungen: „Wertsendungen müssen soviel Abdrücke desselben Siegels in gutem Siegellack erhalten, daß dem Inhalt ohne sichtbare Beschädigung der Hülle (des Briefumschlags) oder der Siegel nicht beizukommen ist. Bei Wertbriefen müssen die Siegelabdrücke sämtliche Klappen des Umschlags treffen. Und § 8 Ziff. V, welcher das Erfordernis des Verschlusses bezüglich der Drucksachen angibt. Das Reichsgericht nimmt eine Sendung als verschlossen an, „wenn an derselben irgend eine Vorkehrung angebracht oder mit derselben eine Manipulation vorgenommen worden ist, welche das Hinzugelangen zu dem Inhalt der Sendung nur unter Überwindung eines gewissen Hindernisses und — von dem Falle der Verletzung der Sendung oder des Verschlusses abgesehen — nur unter Entwicklung einer besonderen, unter den Begriff der Eröffnung des Verschlusses fallenden Tätigkeit möglich macht. Daß dagegen

Das bloße Zusammenfalten ist kein Verschluß[1]). Auch Kreuzbandsendungen sind keine Briefe im Sinne des § 1 PG. Nach der Art des Verschlusses ist unter Umständen zu entscheiden, ob eine Sendung als Brief oder als Drucksache, Warenprobe und dergl. anzusehen ist; man denke nur an eine Visitenkarte mit einem darauf geschriebenen Glückwunsch von 5 Worten, welche in einen Umschlag gelegt ist.

Briefe, welche den Vorschriften über Außenseite und Aufschrift nicht entsprechen, sind von der Beförderung durch die Post ausgeschlossen. Es kann jedoch hieraus nicht gefolgert werden, daß durch Nichtbeachtung der Bedingungen, unter welchen die Beförderung erfolgt, das Monopol der Post hinsichtlich der ausschließlichen Beförderung verschlossener Briefe aufgehoben wird[2]). Andernfalls wäre es ja ein leichtes für das Publikum, durch Nichtbeachtung dieser Formvorschriften, die Sendung dem Postmonopol zu entziehen; z. B. man gibt der Sendung eine von den Vorschriften abweichende Form oder Verpackung[3]). Das

das dem Hinzugelangen zum Inhalt entgegenstehende Hindernis von erheblicher Art und daß das Öffnen des Verschlusses mit Schwierigkeiten verbunden sein müsse, ist aus dem Begriff des „Verschlusses" nicht zu entnehmen. (RG. V v. 15. 10. 1887; RG. Strafs. Bd. 16 S. 284.)

1) Erkenntnis des preuß. Obertribunals v. 2. 3. 1854; Dambach 23; Stenglein, PG. 5; Köhler S. 10; Kann S. 25.

2) Vgl. RG. I v. 8. 1. 1894; RG. Strafs. Bd. 25 S. 20ff.; Vfg. des RPA. v. 2. 1. 1888 (I. 41697); dazu Erklärung des Staatssekretärs des RPA. (s. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 17 v. 28. 4. 1899); s. RG. V v. 2. 7. 1907 in Soergel, Rechtspr. 08, 773.

3) Ein Brief von unhandlicher Form oder von eigener Figur, z. B. ein Dreieck, ein Fisch (z. B. die bekannte Flunderkarte). In diesem Sinne haben zahlreiche Entscheidungen des RG. erkannt und gesagt, daß Sendungen, die den Anforderungen nicht entsprechen, welche die Post auf Grund des § 50 PG. in Verbindung mit der PO. bezüglich Außenseite, Aufschrift, Form usw. stellt, keineswegs dadurch dem Monopol der Staatspost entzogen werden. In den betreffenden Fällen wird die Verwaltung lediglich von der Annahmepflicht entbunden, nicht aber wird dadurch die Erlaubnis erteilt, die postordnungswidrig beschaffenen Gegenstände auf andere Weise als durch die Post zu befördern. RG. I v. 28. 5. 1891, RG. Strafs. Bd. 25 S. 26; RG. v. 23. 12. 1910; Erk. 27. 10. 1911;

Publikum ist eben gezwungen, die Bestimmungen der Postordnung zu befolgen.

Für die Verpackung schreibt die PO. im allgemeinen vor, daß sie „nach Maßgabe der Beförderungsstrecke, des Umfangs der Sendung und der Beschaffenheit des Inhalts haltbar und sichernd eingerichtet sein" muß.

Ein weiteres Merkmal für den Begriff des Briefes ist das Gewicht. Das Meistgewicht eines Briefes beträgt im innern deutschen und im deutsch-österreichischen Postverkehr 250 Gr.[1]). Eine Sendung, welche schwerer wiegt, wird deshalb nicht mehr als Brief behandelt und kann infolgedessen z. B. als Paket auf andere Weise als durch die Post versendet werden[2]). Damit soll aber nicht gesagt sein, daß jede Sendung von mehr als 250 Gr. dem Postmonopol entzogen ist. Es ist vielmehr zu prüfen, ob nicht ein Teil der Sendung sich als Brief im post-technischen Sinne darstellt. Dies gilt bezgl. einer Kiste, eines Paketes, welche einen Brief enthalten. Solche beigelegten Briefe sind regelmäßig durch die Post zu befördern nach § 1, Abs. 3 PG., es sei denn, daß sie Mitteilungen und Angaben bezgl. des Inhalts des Paketes enthalten[3]). Aus dem Gesetze ist nicht zu folgern, daß Briefe nur als Einzelbriefe der Post zur Beförderung übergeben werden dürfen. Es ist statthaft, mehrere Briefe in einen Umschlag oder in ein verschlossenes Paket zu legen und diesen Brief bezw. dieses Paket durch die Post befördern zu lassen, vorausgesetzt, daß es sich um die auf 2 Personen begrenzte Korrespondenz handelt[4]). Was das Gesetz verbietet, ist die Be-

Blätter 1912, 130; PArch. 1912, 217/479; über Möglichkeiten, sich vom Postmonopol zu befreien, s. Ausf. unten.

1) PO. § 2.

2) Vgl. Entsch. v. 5. 12. 1892; RG. III v. 9. 3. 1893, RG. Straff. Bd. 24 S. 31.

3) Pr. OTr. 10. 5. 1871. PArch. 1892 S. 461; vgl. Heintz S. 5ff.; Oppenhoff Rechtspr. 12, 260.

4) RG. 19. 4. 09. RGStraff. Bd. 18 S. 50; Niggl Anm. 8 zu § 1 S. 10; Laband III S. 64; Dambach S. 19; Mittelstein S. 24; Aschenborn S. 38ff.

förderung auf andere Weise als durch die Post, und ebenso eine Versendung von Briefen in der Weise, daß die Briefe zunächst in einer Sammelsendung an eine Mittelsperson geschickt und von dieser innerhalb der Grenzen einer und derselben Postanstalt weiter befördert werden[1]).

Demnach ergibt sich für den Briefbegriff folgende Definition: Als Brief im Sinne des PG. gilt jede der Gedankenübermittlung zwischen zwei Personen dienende verschlossene Sendung, die ihrer äußeren Beschaffenheit nach den Bestimmungen der PO. entspricht — gleichviel welchen Inhalt die Sendung hat — und nicht mehr als 250 Gr. wiegt[2]).

2. Die Zeitungsbeförderung. (§ 1 Ziff. 2.)

Das Postmonopol erstreckt sich ferner auf die Beförderung von Zeitungen „politischen Inhalts" (§ 1 Ziff. 2 PG.). Auch hier hat es das Gesetz vermieden, eine Definition zu geben. Als politisch sind nach allgemeiner Ansicht solche Zeitungen anzusehen, die sich regelmäßig mit Fragen über die inneren und äußeren Angelegenheiten des gesamten Staatswesens befassen. Ein wesentliches Merkmal ist die Tendenz und die ganze Einrichtung der Zeitung, regelmäßig politische Nachrichten zu bringen[3]).

Es unterfallen nur Zeitungen, nicht auch Zeitschriften dem

1) S. Wolcke S. 52f.; Bayr. OLG. in Soergel Rechtspr. 10, 935; RG. v. 21. 1. 1913, Blätter 1913, 304: PArch. 1914, 365.

2) Vgl. die Definitionen von Siebdraht, Lauterbach, Schwarze bei Petschek. S. auch die neueste Entscheidung des RG. Bd. 37 S. 282, welche eine ähnliche Definierung wie die obige gibt. Die Umschreibung des Begriffs, wie das RG. ihn in einer Entscheidung gibt, geht m. E. zu weit: „Sobald schriftliche oder sonstige hergestellte Mitteilungen vorliegen, handelt es sich um einen Brief." (RG. Straff. Bd. 16 S. 286.) Demnach würden selbst öffentliche Anschläge, telegraphische Mitteilungen unter den Briefbegriff fallen.

3) Vgl. § 1 des preuß. Gesetzes wegen Erhebung der Stempelsteuer von Zeitungen v. 29. 6. 1861; Erk. preuß. Obertribunal v. 7. 4. 1853; 13. 6. 1866; Niggl Anm. 4 zu § 1 RGStr. 16, 384; 22, 340. Vgl. Verfg. RPA. v. 18. 10. 1888.

Postmonopol[1]). Auch hier — ohne jede gesetzliche Definition — wird man nach einer Entscheidung des Reichsgerichts als Unterscheidungsmerkmal die Ausgabe in einzelnen Blättern oder in Heften, kürzere oder längere Dauer der Erscheinungsperioden anzusehen haben[2]). Beides periodisch erscheinende Druckschriften, behandelt die Zeitung im wesentlichen in kürzeren Besprechungen, Tagesfragen und -Nachrichten, die Zeitschrift dagegen wird in der Hauptsache ausführliche und eingehende Abhandlungen bringen. Die Zeitung erscheint häufig, meist täglich, während die Zeitschrift nur in längeren Zeitabschnitten ausgegeben wird, womöglich gebunden oder geheftet, je nach Umfang und Wert im Gegensatz zur Zeitung, die lose in einzelnen Blättern erscheint[3]).

Mit Recht sagt Dambach[4]), daß die Befreiung der politischen Zeitschriften vom Postzwang — und damit auch vom Postmonopol — sich nach dem Postgesetz tatsächlich auch dadurch ergibt, daß wohl keine Zeitschrift öfter als einmal wöchentlich erscheint. Die Streitfrage hat dementsprechend wenig praktische Bedeutung, da es ja eine weitere Voraussetzung des Monopols ist, daß die Zeitungen „öfter als einmal wöchentlich" erscheinen.

Die Beförderung im Sinne des § 1 PG. ist die Gesamtheit der Maßnahmen zur Überleitung einer Sendung aus der Hand des Absenders bis zur Aushändigung an den Adressaten[5]). Der ganze Übermittlungsvorgang bildet eine einheitliche Handlung, welche von der Post vorgenommen werden muß, wobei „Post"

1) Dieser Unterschied ist auch an anderen Stellen der Gesetzgebung gemacht worden, so in dem Preßgesetze v. 7. 5. 1874, ohne daß auch hier eine feste Abgrenzung der beiden Begriffe gegeben wäre.

2) RGStr. Bd. 14 S. 67/73.

3) Vgl. auch Heintz S. 20f.; bes. die Entscheidungen bei Aschenborn S. 41; Greve S. 41; Stenglein PG. 5; Gattermann 219f. Erk. Pr. OTr. 12. 7. 1855; 19. 1. 1860, angf. bei Goltammer Bd. 3 S. 691; Bd. 8 S. 399; a. M. Meyer S. 576.

4) S. Dambach S. 25ff.

5) Riggl S. 6 Anm. 1; RG. I v. 2. 7. 1888; RGStr. Bd. 18 S. 11; Bd. 33 S. 243.

die staatliche Anstalt bedeutet, die als solche auch den Beförderungsvertrag mit dem Absender schließt[1]).

Hinsichtlich der Beförderung der verschlossenen Briefe hat das Postmonopol in neuester Zeit eine Erweiterung erfahren. Bisher hatte die Postverwaltung das ausschließliche Recht der Briefbeförderung nur, soweit 2 verschiedene Postorte als Aufgabe- und Bestimmungsort gegeben waren. Durch § 1a des PG. (Art. 2 Abs. 3 der Nov. v. 20. 12. 1899) wurde das Postmonopol ausgedehnt „auf verschlossene und solchen gleichzuachtende Briefe, die innerhalb der Gemeindegrenzen ihres mit einer Postanstalt versehenen Ursprungsortes verbleiben[2])."

1) „Einheitliche Handlung", d. h. der Uebermittlungsvorgang darf nicht unterbrochen werden etwa zu dem Zweck, aus sogen. Sammelsendungen Briefe herauszunehmen, um sie an den Zwischenorten abzuliefern. Vgl. RG. V v. 18. 9. 1906; 12. 7. 1910; Blätter 1912, 35. Inwieweit auf solchen Fall die gesetzliche Ausnahme des § 2 PG. sich anwenden läßt, ist weiter unten ausgeführt. S. Aschenborn S. 33, dort Angabe zahlreicher Entsch. des RG. Mittelstein S. 27. Somit beschränkt dieses Verbot die Freiheit des Verkehrs schlechthin, d. h. sowohl die des Privatmannes, wie auch die Gewerbefreiheit; denn es ist irrevelant, ob diese Beförderung gewerbsmäßig geschieht oder nicht. Vgl. Motive zum Entwurf eines nordd. PG. S. 30 Sp. 1, Abs. 2. Laband II S. 56; Schott S. 537; Dambach S. 27 Nr. 31. Stenogr. Berichte des Deutschen Reichstags 1871 S. 666ff.

2) Die Gründe, aus denen diese Erweiterung sich rechtfertigt, sind dieselben, wie diejenigen, welche für die Monopolisierung der Briefbeförderung überhaupt maßgebend sind. Wie oben dargelegt ist, kann nur ein staatlicher Alleinbetrieb den gemeinsamen Interessen am vollkommensten dienen. Es kann aber nicht zugegeben werden, daß die Pflicht der Postverwaltung — eben die Vermittlung des Verkehrs — nur die übergroße Mehrheit der Orte betrifft, in denen der Betrieb sich nicht lohnt, daneben aber in den wenigen Orten, wo er lohnend ist, die Ausbeutung durch Privatunternehmer gestattet wird. Ueberdies sind im Ortsverkehr so zahlreiche und wichtige Befreiungen vom Postmonopol zugelassen worden, daß nach wie vor das Monopol seine Hauptbedeutung im Fernverkehr hat. Diese Erweiterung des Postmonopols ist in anderen europäischen Staaten schon früher zugestanden worden, so in Oesterreich-Ungarn, England, Frankreich, Schweiz, Niederlande u. a. m. s. Aschenborn S. 30f.; Dambach S. 33f.

In der Begründung des Gesetzentwurfes zu Art. 2 Abs. 3 heißt es: „Durch die Ausdehnung des Postzwangs auf die verschlossenen Briefe im Ortsverkehr soll dem organisierten, gewerbsmäßigen Privatpostbetrieb entgegengetreten, im übrigen aber die Beförderung im Ursprungsort einer Beschränkung zugunsten der Post nicht unterworfen werden."

Wesentlich für die Abgrenzung des Briefmonopols bezgl. der Beförderung im Sinne des § 1 PG. ist die Voraussetzung, daß der Aufgabe- und der Empfangsort mit einer Postanstalt versehen sind. Fehlt eines dieser Momente, so ist die Anwendung des Postmonopols ausgeschlossen.

Ort im Sinne dieses Gesetzes ist ein selbständiger politischer Gemeindeverband. Diese Erklärung wird nicht dadurch unrichtig, daß die Post einen Postbezirk aus posttechnischen Gründen über das politische Gebiet der Gemeinde hinaus erstreckt oder beschränkt[1]). Die Grenzen des Absendungs- und Bestimmungsortes richten sich nach den Gemeindegrenzen, nicht nach den Grenzen des Bezirks der Postanstalt.

Postanstalt ist jede Einrichtung der Staatspost, welche mindestens Briefe sammelt und verteilt. „Posthülfsstellen" sind als Postanstalten im Sinne des § 1 PG. nicht anzusehen, denn § 29 II, 2 PO. bestimmt ausdrücklich: „Die Posthilfsstellen haben nicht die Eigenschaft von Postanstalten und sind in der Annahme von Postsendungen beschränkt[2])."

1) Was als Gemeindeverband anzusehen ist, bestimmt das Landesrecht. LG. Hamburg 25. 6. 1887, Entsch. 42, 205; Riggl S. 10; Aschenborn S. 42; Dambach S. 31 f.; Mittelstein S. 23, Gattermann PG. 214; Greve S. 56. Umfaßt der Gemeindebezirk z. B. mehrere räumlich von einander getrennte oder zusammenhängende Ortschaften, von denen nur eine derselben eine Postanstalt hat, so finden auf den Verkehr der Ortschaften untereinander die Vorschriften der §§ 1a, 2a Anwendung. RGStr. 73, 27; PArch. 1887, 705; 1891, 499; 1910, 198.

2) Bloße Briefkasten und Briefsammelstellen fallen — soweit das Briefbeförderungsmonopol in Frage kommt — nicht unter den Begriff einer Postanstalt. Kommissionsbericht 1867 S. 167 Sp. 1, Ausf.-Best. zu § 2 PG. v. 2. 2. 1867, Laband II S. 66. Ausf.-Best. zu § 1 PG.

Das Monopol ergreift in § 1 PG. auch die Sendungen, welche von einem Ort des Inlands nach einem Ort des Auslands gehen und umgekehrt, wobei auch hier vorausgesetzt ist, daß der inländische Ort mit einer Postanstalt versehen ist. Befindet sich am ausländischen Bestimmungsort keine Postanstalt, so unterliegt die Beförderung auch innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches nicht dem Verbot der außerpostalischen Beförderung. Dagegen müssen Briefe und Zeitungen, die vom Ausland eingehen, selbst dann der nächsten inländischen Grenzpostanstalt zur Beförderung zugeführt werden, wenn der Auslandsort ohne Postanstalt ist[1]).

Kommt eine Weiterbeförderung einer Auslandssendung nicht in Frage, z. B. weil die Briefe usw. für Adressaten der Grenzeingangspostanstalt bestimmt sind, so bedarf es keiner Aufgabe zur Post. In dieser Hinsicht ist auch durch § 1a des PG. nichts geändert worden.

Transitsendungen durch Deutschland von einem Auslandsort nach einem anderen sind innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches durch die Post zu befördern, selbst dann, wenn Absendungs- oder Bestimmungsort oder auch beide ohne Post sind.

Ein weiteres Moment für das Verbot zugunsten des Postmonopols ist die Bezahlung der Beförderung. Nur die entgeltliche Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände auf andere Weise als durch die Post ist verboten, d. h. unentgeltlich kann jedermann auf beliebige Weise befördern lassen was und wohin er will[2]).

v. 28. 10. 1871. Der gleichen Meinung ist Dambach S. 31. A. M. Riggl S. 10 Anm. 7; vgl. auch Aschenborn S. 30 f.

1) Vgl. Aschenborn S. 45 ff.; Heintz S. 14 f.; Liebernickel S. 29; Rawiasky I S. 108.

2) Bezahlung ist jede Zuwendung eines wirtschaftlichen Vorteils für die Vornahme einer bestimmten Tätigkeit, ihr Gegensatz bloße Gefälligkeit. Es ist gleichgültig, ob die Bezahlung in Geld oder in Naturalien, vom Absender oder vom Empfänger erfolgt, ob sie ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart wird. Vgl. hierzu das schweiz. Postgesetz über das Postregal v. 5. 4. 1894 Art. 4; dasselbe bestimmt: „. . . wenn das Ver-

Für die Beförderung der politischen Zeitungen gelten außer den obigen Bestimmungen noch einige Besonderheiten, die sich z. T. schon aus der Natur der Sache ergeben. § 1 Ziff. 2 PG. bestimmt: „Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot (zugunsten des Postmonopols) sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes." Die Befreiung vom Postmonopol für Zeitungen geht also weiter wie für Briefe, da die Zeitungsbeförderung innerhalb der Gemeindegrenzen eines Ortes (PGNov. 3 Abs. 3) sowie innerhalb des zweimeiligen Umkreises des Ursprungsortes dem Postmonopol nicht unterfällt[1]).

Wie die Zeitung befördert wird — ob als Brief, Drucksache, Paket oder im Wege des sogen. Zeitungsdebits — ist für das Verbot der außerpostalischen Beförderung, welches in dem Postmonopol seine Wurzel hat, gleichgültig; nur muß die Sendung der Post zur Beförderung übergeben werden[2]).

3. Art. 3 PGNov. vom 20. 12. 1899.

Das Postmonopol, welches durch das Gesetz vom 28. 10. 1871 in den §§ 1, 1a, 2, 2a festgelegt und geschützt wird, deckte sich seinem Umfange nach mit dem Postzwang.

senden ... aus bloßer Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung erfolgt ..." Laband II S. 67; Schott S. 537; Aschenborn S. 41 Anm. 10. RG. v. 5. 4. 1889; v. 20. 6. 1895; v. 25. 3. 12; v. 15. 12. 13; RGStr. Bd. 19, 10; Bd. 27, 306; Bd. 46 S. 37. PArch. 1907, 315; 1914, 365; 1915, 156; Blätter 1912, 124.

1) Die Berechnung der 2 Meilen geschieht auf Grundlage der direkten Messung nach der Luftlinie, nicht danach, wie groß die Entfernung unter Benutzung der den Verkehr mit dem Ursprungsorte nach dem Bestimmungsorte vermittelnden Straße sein würde. RG. v. 27. 6. 1881; RG. 2. 6. 13, Recht 17 Nr. 2027; RGStr. Bd. 4 S. 337 ff.; DVZ. 1912, 475. Die Definition des „Ursprungsortes" geben die stenogr. Berichte des Deutschen Reichstags 1871 S. 732; Dambach S. 26 f. s. a. RG. 19. 4. 1894, RGStr. Bd. 25 S. 279 ff. Bericht der XIV. Kom. des Reichstags 1898/99, Druck. Nr. 314 S. 24; vgl. auch hierzu Pressegesetz v. 7. 5. 1874, § 9; RG. 17. 6. 1905; RGStr. Bd. 38 S. 136.

2) Es gelten hier nicht die gleichen Grundsätze wie bei den Briefen, da das Verbot sich außer nach äußerer Form und Gewicht auch nach dem Inhalt bestimmt. A. M. Heintz S. 25.

Durch die Novelle vom 20. 12. 1899 Art. 3 wurde das Postmonopol auf die Beförderung unverschlossener Briefe, Karten, Drucksachen und Warenproben derart erweitert, daß der Betrieb von Privatanstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung und Verteilung oben genannter Gegenstände untersagt wurde, nicht aber die außerpostalische Beförderung dieser Gegenstände dem Publikum verboten wurde. — Der Umfang des Postmonopols geht somit über die Grenzen des Postzwangs hinaus.

Der Art. 3 Abs. 1 der Novelle lautet in der heutigen Fassung:

„Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, dürfen vom 1. April 1900 nicht betrieben werden."

Wenn auch durch den Art. 3 PGNov. Fälle zugelassen sind, wo der Private seine Sendungen auf andere Weise als durch die Post versenden kann, so wird ihm dies praktisch doch in der Regel nicht möglich sein, da ihm eben die Gelegenheit anderweitiger Beförderung fehlt. Es ist also eine Art Vorkehrungsmaßregel getroffen, dem Publikum die Umgehung des Postzwangs und damit auch des Postmonopols so gut wie unmöglich zu machen[1]).

1) Eben durch möglichste Verminderung jeder Gelegenheit einer außerpostalischen Beförderung wird das Publikum zur Innehaltung der postalischen Vorschriften und Bestimmungen am besten gezwungen werden. Die Begründung zu Art. 2, III des Gesetzentwurfs lautet: „Durch die Ausdehnung des Postzwangs auf die verschlossenen Briefe im Ortsverkehr soll dem organisierten gewerbsmäßigen Privatpostbetrieb entgegengetreten, im übrigen aber die Briefbeförderung im Ursprungsort einer Beschränkung zugunsten der Post nicht unterworfen werden." Und in der Begründung zu Art. 3 wird ausgeführt: „Daß eine möglichst vollständige Beseitigung des organisierten gewerbsmäßigen Privatpostbetriebs im Interesse einer gesunden, kraftvollen Weiterentwicklung der staatlichen Postanstalt angestrebt werden muß ..." Drucks. des Reichstags, Session 1898/99 Nr. 116 S. 29; vgl. auch Nr. 314 S. 30. Die im Abs. 1 enthaltenen Begriffe können keinen Anspruch erheben, eindeutig und fest umgrenzt zu sein. Eine Wiedergabe der in der modernen Literatur festgelegten Definitionen erübrigt sich in Anbetracht der zahlreichen Entscheidungen des

Die Begriffe Briefe, Karten usw. sind im Sinne der PO. auszulegen, nicht wie Niggl[1]) behauptet, nach dem Sprachgebrauche. Unter Drucksachen im Sinne des Art. 3 Abs. 1 PGNov. fallen auch adressierte Zeitungen und Zeitschriften.

Die Sendungen müssen — im Falle der Beförderung durch eine Privatanstalt — während der ganzen Zeit, in der sich die Anstalt mit ihnen befaßt, unadressiert sein, m. a. W. von der Übergabe durch den Absender bis zur Aushändigung an den Empfänger darf die Sendung eine Aufschrift nicht tragen. Dagegen ist die Beförderung durch Privatanstalten erlaubt für Sendungen, deren Adressen in einer Liste zusammengestellt sind und die der Bote danach verteilt, ohne daß der Adressat eine irgendwie individuell bezeichnete, nur für ihn bestimmte Sendung erhalten soll[2]).

Die Frage, ob die Tätigkeit des Kommissionärs im Buchhandel als gewerbsmäßiger Betrieb einer Privatbeförderungsanstalt im Sinne des Art. 3 angesehen werden muß, ist bei Beratung der Postgesetznovelle in der Reichstagskommission erörtert und verneint worden[3]).

RG. und der umfangreichen Fachliteratur. Vgl. z. B. RG. 13. 2. 1902; 20. 2. 1902; 5. 4. 1902; 10. 3. 1903; 18. 5. 1909; 9. 11. 1909; (Eilbotenanstalten nach Art der Messenger Boys Company in Berlin sind Privatbeförderungsanstalten im Sinne des Art. 3 PGNov. 20. 12. 99). Ebenso RG. 9. 5. 1910; 4./18. 10. 1910; 28. 6. 1912; Bay. OLG. 5. 10. 1912; LG. Leipzig 20. 2. 1914; RG. 29. 1. 1915; Blätter 1912, 354; 1915, 30; PArch. 1916, 320; RGStr. Bd. 35 S. 123 ff.; Bd. 36, 150; Bd. 37, 280; Bd. 43, 30 f.; Bd. 44, 101; Rev. Reg. 1912, 312; Aschenborn S. 309 f.; Heintz S. 42.

1) S. Niggl S. 49 Anm. 10. Niggl bestreitet überhaupt die Ausdehnung des Postmonopols auf die in Art. 3 PGNov. bezeichneten Gegenstände.

2) RG. 25. 2. 1901; 8. 7. 1907; 11. 10. 1907; 10. 3. 1903; 20. 2. 1902; RGStr. Bd. 34, 176; Bd. 40, 315/332; Bd. 36, 153; Bd. 35, 141/294; Bd. 36, 268; vgl. a. Bfg. RPA. 29. 9. 1900; v. 6. 10. 1900. Blätter 1907, 357; 1908, 3; 1910, 85. Aschenborn S. 315.

3) Drucks. des Reichstags, Session 1898/99, Nr. 314 S. 32.

IV. Die Ausnahmen des Postmonopols.

1. Unverschlossene Briefe in verschlossenen Paketen. (§ 1 Abs. 3 PG.)

Das Gesetz führt in den §§ 1, 1a PG. und in Art. 3 PGNov. aus, auf welche Gegenstände sich das Postmonopol erstreckt, m. a. W. wo es seine Grenzen hat. Innerhalb dieses Gebietes des Postmonopols, das schon ohnehin nur ein beschränktes Vorrecht der Reichspost darstellt, gelten nun eine Reihe von Ausnahmen, die z. T. schon in den vorhergehenden Abschnitten erwähnt sind.

Es ist nach § 1 Abs. 3 S. 2 gestattet, „versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Paketen, welche auf andere Weise als durch die Post befördert werden, solche unverschlossenen Briefe, Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Paketes betreffen". Derartige Sendungen unterfallen also nicht dem Postmonopol.

An dieser Stelle ist der wichtige Unterschied zwischen § 1 PG. und Art. 3 PGNov. zu erwähnen. Die unverschlossenen Briefe, welche der Art. 3 PGNov. behandelt, sind wohl vom Postzwang frei, unterliegen aber dem Postmonopol, welches die unverschlossenen Briefe des § 1 Abs. 3 S. 2 nicht erfaßt. In Art. 3 wird eben die Unterscheidung praktisch zwischen Postzwang und Postmonopol, welches sich lediglich gegen die Konkurrenz richtet, nicht gegen das Publikum, wie der Postzwang es tut, das Korrelat des Postmonopols.

Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Paketen befördert werden und in keiner Beziehung zum Inhalt der Pakete stehen, sind den verschlossenen Briefen gleichzuachten.

2. Politische Zeitungen innerhalb der Zweimeilenzone des Ursprungsortes. (§ 1 Abs. 1 S. 2 PG.)

Die weitere Ausnahme des § 1 PG. ist die zulässige außerpostalische Beförderung hinsichtlich der politischen Zeitungen im

zweimeiligen Umkreise des Ursprungsortes, welche schon weiter oben behandelt wurde. Es ist noch zu bemerken, daß die Zeitung während der ganzen Beförderungshandlung auch nicht vorübergehend die Zweimeilenzone verlassen darf, weil z. B. vielleicht die Beförderungsstrecke derartig verläuft.

Die Beförderung braucht nicht innerhalb dieser Zone zu endigen. Es ist statthaft, von der Grenze des zweimeiligen Umkreises bis zum Bestimmungsorte sich des „expressen Boten" zu bedienen. Das Gesetz will nicht die Beförderungshandlungen innerhalb jenes Umkreises zulassen und solche außerhalb desselben verbieten, sondern es gestattet die Beförderung als etwas Einheitliches nach Orten des Umkreises[1]).

3. Der expresse Bote. (§ 2 PG.)

Der praktisch häufigste Fall der außerpostmäßigen Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände wird in den §§ 2 und 2a PG. behandelt, nämlich die Beförderung durch expressen Boten und durch Boten im Ursprungsorte bezw. durch Anstaltsboten.

§ 2 PG. lautet:

„Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen (§ 1) gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt sein, und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von anderen mitnehmen noch für andere zurückbringen."

Hiernach ist es gestattet, Briefe und politische Zeitungen — grade die Gegenstände, welche den größten Teil des Postmonopols ausmachen, — selbst gegen Bezahlung durch einen Boten befördern zu lassen[2]).

1) S. RG. v. 2. 6. 1913, Recht Bd. 17 Nr. 2027. Aschenborn S. 45; Niggl § 1 Anm. 9.

2) Die Erlaubnis der Beförderung durch einen expressen Boten bildet eine vollständige Durchbrechung des Postmonopols, da derselbe jeden postzwangspflichtigen Gegenstand befördern darf. Die Bedeutung, welche solche Ausnahme naturgemäß hat, wird auch dementsprechend in Gesetz und Literatur gewürdigt.

Expresser Bote bezeichnet eine Person, die sich ausschließlich zur Erledigung eines Beförderungsauftrags von einem Postorte zu einem anderen begibt, und zwar so ausschließlich im Interesse des Auftraggebers, daß er ohne den Auftrag den Weg zwischen beiden Orten überhaupt nicht zurücklegen würde[1]).

Der Ausdruck expresse Fuhre, den § 2 PG. neben dem expressen Boten nennt, findet schon im Preuß. ALR. II 15 § 147 seine Erläuterung. Was man heute darunter versteht, umfaßt den Begriff des Fuhrmanns im ALR. und bedeutet: Beförderung durch den Führer eines Privatfuhrwerks, wobei die Art des Gefährts vollständig irrelevant ist[2]).

Auf die expresse Fuhre treffen die gleichen Erfordernisse zu wie für den expressen Boten, wenn sie als erlaubte Einrichtung neben der Post befördern will. Dementsprechend kommen die bekannten Botenfuhrwerke nicht in Betracht, da sie den regelmäßigen Verkehr zwischen der Stadt und abseits gelegenen Dörfern vermitteln und mancherlei Aufträge erledigen. Aus denselben Gründen ist der Führer eines solchen Fuhrwerks kein expresser Bote im Sinne des § 2 PG. Bezgl. der Eisenbahn gilt das oben Gesagte, abgesehen von der Beförderung durch einen Extrazug, in welchem Falle der Zug eben nur diese eine Beförderungsaufgabe hat.

Eine rechtliche Grenze für die Menge der postzwangspflichtigen Sendungen, welche ein Expresser bezw. eine expresse

1) Der Grund dieser Vorschrift ist einleuchtend. Die Verwendung eines expressen Boten ist in der Regel mit solchen Kosten verknüpft, daß die Gefahr einer fühlbaren Konkurrenz für die Reichspost so gut wie ausgeschlossen ist. Anders beim Gelegenheitsboten, der auch schon bei geringem Entgelt zu einer unbeabsichtigten Extraeinnahme komme würde. RG. 28. 9. 1880; 16. 12. 1889; 9. 3. 1893; 1. 5. 1902; 3. 6. 1905. Pr. OTr. 30. 11. 1865. Oppenhoff Rechtsprechung 6, 501; Goldammer Arch. 14, 130; Stenglein PG. 9; Aschenborn S. 52f.; Niggl S. 12; Wolcke S. 55; Dambach S. 35ff.; Nawiasky 79; Recht 1912, 1576; PArch. 1906, 627; 1911, 189.

2) RGStr. 25, 290; 3, 300; 19, 112; 38, 136; PArch. 1889, 674; Wolcke S. 55.

Fuhre befördern darf, gibt es nicht; nur darf bei letzterer der Bote nicht Begleitmann sein, er muß der Fahrer, der Lenker des Fahrzeuges sein. Besonderheiten haben sich nur bezgl. der Eisenbahn in der Praxis ergeben. § 28 EVO. vom 26. 10. 1899 führt aus, in welchem Umfange die Reisenden Handgepäck bei sich führen dürfen. Aber wenn auch über den Umfang des § 28 EVO. hinaus befördert wird, so verletzt der Betreffende doch nicht die Grenzen des Erlaubten vom Standpunkte des PG. aus, wenn er der Beförderer bleibt und nicht etwa die Eisenbahn. Dies ist z. B. der Fall, wenn der Bote mehrere Fahrkarten löst, um die neben ihm befindlichen Plätze mit den Sendungen belegen zu können: hier wird die Eisenbahn Beförderer. Noch deutlicher kommt die Verschiedenheit der Beförderer zum Ausdruck, wenn der Reisende sein Gepäck als Reisegepäck aufgibt. Das RG. hat in einer Entscheidung u. a. gesagt, daß während der Dauer der Beförderung die Gegenstände zu dem expressen Boten in einem räumlichen und zeitlichen Verhältnis bleiben müssen, vermöge dessen dieselben der fortgesetzten Obhut und Aufsicht des Beförderers anvertraut und unterworfen sind. Die Gegenstände dürfen nicht das Objekt einer selbständigen Beförderung durch einen Dritten bilden. Gerade derartige Fälle werden in der Praxis häufig sein, da dem Publikum die Gelegenheit der Eisenbahnbeförderung überall und jederzeit zur Verfügung steht und außerdem dem einzelnen u. U. gar nicht das Strafbare seiner Handlungsweise bewußt wird. Und damit würde ein Zustand geschaffen, der ganz dazu geeignet wäre, das Postmonopol besonders in Bezug auf die Beförderung postzwangspflichtiger Zeitungen illusorisch zu machen[1]).

1) RG. 27. 1. 1881; 22. 11. 1900; 9. 4. 1904; 1. 5. 1914; RGStr. Bd. 3 S. 301; Bd. 35 S. 220; Bd. 37 S. 98; Bd. 47 S. 445; RG. v. 1. 5. 1902. PArch. 1904 S. 559; 1915, 188; 1916, 64; vgl. auch die Verfg. des RPA. v. 7. 8. 1895, sowie die Erklärung des Staatssekretärs des RPA. in der Sitzung des Reichstags v. 16. 2. 1899 (stenogr. Bericht S. 2833/34). Aschenborn S. 54 f.; Dambach-Grimm Anm. 4 zu § 2; Eger-Gordan S. 45; Riggl S. 12; Stenglein PG. 10; Nawiasky S. 255.

Mit dem Begriff expresser Bote muß unbedingt das Moment der Bezahlung verbunden sein. Im anderen Falle wäre eine Verletzung des Postmonopols überhaupt nicht denkbar, selbst wenn der Beförderer kein Expresser wäre.

Das Dienstmädchen, der Vereinsdiener z. B., welche mit einer Briefbeförderung betraut werden, sind zweifelsohne expresse Boten, da der Lohn, welchen diese Personen erhalten, sich auch auf derartige Botengänge mitbezieht. Der häufigste Fall in dieser Hinsicht ist wohl der Zustellungsbeamte, der Gerichts- und Gemeindediener. Insofern nutzt der Staat jedenfalls die Vorteile, welche die Ausnahmen vom Postmonopol bieten, am besten aus und macht damit der staatlichen Post selbst die fühlbarste Konkurrenz.

Es ist nicht notwendig, daß der Absender selbst tätig wird; er kann durch seinen Stellvertreter usw. den Boten absenden. In solchen Fällen ist es gleichgültig, ob der Bote Kenntnis von der vorliegenden Ermächtigung des Stellvertreters durch den Absender hat[1]). Das bestimmende Moment liegt nicht in der Form des Vertrags mit dem Boten, sondern darin, wessen Geschäft der Bote seinem Auftrag entsprechend besorgt.

Der Satz 2 des § 2 PG. enthält eine wesentliche Einschränkung der Bedeutung des expressen Boten zugunsten des Postmonopols in der Bestimmung, daß nur ein Absender den Boten schicken darf. Beim Vorliegen mehrerer Absender würde der Bote kein Expresser und seine Tätigkeit strafbar sein. M. a. W. seine Tätigkeit würde gegen die Schutzvorschriften des Postmonopols verstoßen. Auch hier wollte der Gesetzgeber verhindern,

1) Hier ist nämlich der Begriff des Absenders im Sinne des § 2 PG. von dem der §§ 6, 50 PO. zu unterscheiden. „Absender" nach §§ 6, 50 PO. ist der unmittelbare Vertragsgegner, d. h. derjenige, der den Beförderungsvertrag mit der Post abschließt. Nach § 2 PG. ist auch derjenige Absender, der nur durch seine Vertreter tätig wird und den Vertrag in deren Namen abschließt, z. B. die Absendung der Boten durch Spediteure in deren Namen, aber für seine Rechnung. RG. 7. 10. 1913; RGStr. Bd. 38, 408.

daß die Einrichtung des § 2 PG. allzusehr zum Schaden der Post ausgenützt werde.

Hiermit ist aber nicht gesagt, daß nur eine Einzelperson als Absender in Frage kommen kann. Denkbar ist auch eine Mehrheit von Personen als Absender eines expressen Boten, so z. B. die juristischen Personen, Vereine und Gesellschaften, Miterben, Miteigentümer u. a. m., die aber gleichwohl als ein Absender anzusehen sind, wenn sie die Beförderung desselben Gegenstandes einem Boten übertragen[1]). Es wird in jedem Falle peinlich zu untersuchen sein, ob bezgl. des Absenders der Bote ein Expresser ist oder nicht, da hier die Wurzel einer etwaigen Ausbeutung durch die Konkurrenz gegeben ist. Aus diesem Grunde hauptsächlich ist es auch sehr strittig, inwieweit Familienzugehörigkeit, berechtigt, dem Boten postzwangspflichtige Gegenstände mitzugeben. M. E. ist es selbst in diesen Fällen unbedingt notwendig, Familienmitglieder als Absender eines expressen Boten für unzulässig zu erklären und eine analoge Anwendung der Bestimmungen für juristische Personen auszuschließen[2]).

Wie der Bote an mehrere Adressaten Sendungen befördern darf, so darf er auch — in analoger Anwendung — von verschiedenen Personen an den Absender postzwangspflichtige Gegenstände zurückbringen. Nur darf er nicht für andere außer seinem Absender dem Postmonopol unterliegende Sendungen zurückbefördern. Nichtpostzwangspflichtige Gegenstände darf der Expresse in beliebiger Zahl zurückbringen auch gegen Bezahlung[3]).

1) Es ist verboten, ein Paket mit Briefen verschiedener Absender — welches also postzwangspflichtig ist — durch einen Expressen befördern zu lassen. Denn die Beteiligten, deren Geschäfte durch den beauftragten Boten besorgt werden, sind trotz der Manipulationen eines Zwischenmannes immer noch die einzelnen Absender. S. Anm. 1 S. 55. Vgl. stenogr. Ber. d. Reichstags 1898 S. 1396. RGStr. Bd. 2 S. 275.

2) So auch Aschenborn S. 56 f.; a. M. Dambach S. 41; vgl. Ber. d. Bundesratsausschusses v. 4. 7. 1867 S. 9.

3) Dagegen darf ein expresser Bote postzwangspflichtige Gegenstände auch nicht unentgeltlich mitnehmen. Vgl. ERG. Anm. 1 S. 54.

4. Der bezahlte Bote im Ursprungsort.

(§ 2a PG.)

Wie durch § 2 PG. eine Ausnahme des Postmonopols bezgl. des Fernverkehrs geschaffen ist, so hat § 2a PG. eine noch weitergehende nichtpostmäßige Beförderung innerhalb des Ursprungsortes zugelassen.

§ 2a PG. bestimmt in Abs. 1: „Die Beförderung von verschlossenen Briefen im Ursprungsorte (§ 1a) gegen Bezahlung durch Boten, welche weder die Einsammlung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen und Zeitschriften oder Warenproben gewerbsmäßig betreiben, noch im Dienste einer Privatbeförderungsanstalt stehen, ist ohne die im § 2 vorgeschriebenen Einschränkungen gestattet."

Wollte man aus der Stellung des § 2a im Gesetze eine Erklärung des Inhalts versuchen, so müßte man § 2a als Zusatzbestimmung zu § 2 PG. auffassen, m. a. W. die Bestimmungen des expressen Boten gelten mit den oben besprochenen — in § 2 Satz 2 — enthaltenen Einschränkungen auch für den Ortsverkehr. Diese Einschränkungen sollen aber innerhalb des Ursprungsorts wegfallen, sobald der Bote weder gewerbsmäßig die Einsammlung von Briefen, Karten usw. betreibt, noch im Dienste einer Privatbeförderungsanstalt steht. Im übrigen wären demnach im Ortsverkehr Boten dieser beiden Kategorien als expresse Boten nach § 2 PG. mit den betreffenden Einschränkungen erlaubt. Eine solche Auslegung des Gesetzes ist aber unrichtig. Aus den Motiven zum Gesetzesentwurf vom 20. 12. 1899 geht hervor, daß der Zweck des § 2a ist, die organisierte Ortsbeförderung durch Privatanstalten unmöglich zu machen[1]). Demnach besteht zwischen den §§ 1 und 2 des PG. einerseits und den §§ 1a und 2a andererseits ein Parallelismus. Ebenso wie § 1 den Umfang des Post-

1) Drucks. d. Reichstags 1898/1900 Bd. 3 S. 29 Nr. 116. Vgl. hierzu Erklrg. des Staatssekretärs des RPA. v. 12. 4. 1899 (sten. Ber. S. 1704); ebenso RG. v. 20. 2. 1902; 10. 6. 1902; RGStr. Bd. 35 S. 143; Bd. 44 S. 300; RG. 26. 1. 1911; 7. 10. 1913 bei Warneyer Rechtspr. 1914, 117.

monopols hinsichtlich der Beförderung von verschlossenen Briefen von einem Orte mit einer Postanstalt nach einem anderen Postort und § 2 die gesetzlichen Ausnahmen hierzu regelt, so normiert § 1a das Postmonopol der verschlossenen Briefe bezgl. des Ortsverkehrs und § 2a die Ausnahmen von dieser ausschließlichen Befugnis der Reichspost. § 2a ist also die Ergänzung zu § 1a und nicht zu § 2 PG. Das ausschließliche Beförderungsrecht der Post im Ortsverkehr erleidet durch § 2a gewisse Ausnahmen. Die Beförderung durch expresse Boten kommt für den Verkehr im Ursprungsort nicht in Betracht. Zwar ist dieses an keiner Stelle im Gesetz ausdrücklich gesagt, doch lassen die Motive zum Gesetz lediglich diese Auslegung zu. Jede gewerbsmäßige postähnliche Tätigkeit soll eben im Ortsverkehr unterbunden werden. Für zulässig zur außerpostalischen Beförderung gegen Bezahlung im Ortsverkehr nennt das Gesetz nur verschlossene Briefe (§ 2a). Die Zeitungsbeförderung ist nicht erwähnt, weil ja für sie ein Postzwang innerhalb des Ursprungsorts nicht besteht. (§ 1 Abs. 1, S. 2 PG.)

Gewerbsmäßig arbeitende Boten können nur im Fernverkehr bezgl. der Beförderung verschlossener Briefe und im Ortsverkehr bezgl. der unverschlossenen Briefe, Karten usw. tätig werden unter der Voraussetzung, daß es sich in beiden Fällen nicht um einen anstaltsmäßigen Betrieb nach Art. 3 PGNov. handelt.

Mit Absicht spricht § 2a PG. allein vom Verbot des gewerbsmäßigen Einsammelns; es verbietet nicht — wie Art. 3 PGNov. — die gewerbsmäßige Verteilung und Beförderung. Das Einsammeln von Sendungen eben würde das Entstehen anstaltsmäßiger Betriebe günstig beeinflussen und das bei weitem mehr als das bloße Befördern. Um den Betrieb einer Privatbeförderungsanstalt praktisch unmöglich zu machen, sind weiterhin solche bezahlte Boten von der Ortsbriefbeförderung ausgeschlossen, die im Dienste einer solchen Anstalt stehen.

Im Falle des § 2a PG. ist nicht vorausgesetzt, daß die Anstalt ausschließlich die Beförderung von Briefen vornimmt.

§ 2a PG. umfaßt jede Privatbeförderungsanstalt wie Spediteure, Personen-, Paketbeförderungsanstalten u. a. m.

Weiter ist nicht erforderlich, daß der Bote dauernd im Dienste einer solchen Anstalt steht. Auch Personen, die, wenn auch nur vorübergehend, im Dienste einer solchen Privatbeförderungsanstalt stehen, dürfen außerhalb dieses Dienstverhältnisses, solange dieses besteht, verschlossene Briefe im Ursprungsort nicht befördern.

Im übrigen soll die Briefbeförderung innerhalb des Ursprungsortes — außer den oben ausgeführten Einschränkungen — einer Beschränkung zugunsten der Post nicht unterworfen werden. Es sollen weder Privatleute, noch Behörden, Handelsfirmen oder Vereine darin beschränkt werden, ihre Briefe durch Boten befördern zu lassen. Ebensowenig soll es den Dienstmännern — weder den selbständigen noch solchen, welche einem Dienstmanninstitut angehören — untersagt werden, Aufträge zur Abtragung von Briefen gegen Bezahlung auszuführen, soweit sie nicht deren Einsammlung gewerbsmäßig betreiben. Neben den Beschränkungen des § 2a PG. ist die private Ortsbriefbeförderung auch ohne die Einschränkungen des § 2 PG. erlaubt. Innerhalb des Ursprungsorts darf also der Beförderer postzwangspflichtige Gegenstände von mehr als einem Absender mitnehmen und ebenso postzwangspflichtige Sendungen für andere Personen als ausschließlich den Absender zurückbringen.

5. Der Anstaltsbote in Angelegenheiten seiner Anstalt.
(§ 2a, Abs. 2 PG.)

§ 2a Abs. 2 PG. lautet:

„Privatbeförderungsanstalten dürfen in eigener Angelegenheit verschlossene Briefe auch durch ihre Bediensteten befördern lassen."

Privatbeförderungsanstalten des Abs. 2 bedeuten dasselbe wie der Begriff in § 2a Abs. 1 PG. und umfassen demnach auch die nach Art. 3 PGNov. erlaubten Briefbeförderungsanstalten zur Beförderung solcher unverschlossener Briefe, Karten, Drucksachen und Warenproben, die nicht mit der Aufschrift eines

bestimmten Empfängers versehen sind. Es kommen also ebenso — wie oben gesagt — Speditionsgeschäfte, Paketbeförderungsanstalten und ähnliche Institute wie auch Personenbeförderungsanstalten in Betracht.

Eigene Angelegenheiten bedeuten nur solche, die den Anstaltsbetrieb unmittelbar zum Gegenstand haben. Hierzu gehören nicht die Angelegenheiten außenstehender Personen, die der Anstalt mündlich oder schriftlich zugeleitet, von derselben nieder- oder abgeschrieben und darauf verschlossen und unverschlossen weiter befördert werden. (Man denke z. B. an telefonische Mitteilungen!) Die Briefe werden dadurch, daß sie erst von der Beförderungsanstalt niedergeschrieben werden, keineswegs zu einer „eigenen Angelegenheit" dieser Anstalt.

Das Gesetz verbietet nicht, daß aus der Beförderung von Briefen durch besondere Boten ein Gewerbe gemacht wird. Es ist deshalb auch Privatbeförderungsanstalten die gewerbsmäßige Beförderung verschlossener Briefe von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt gestattet, soweit sie durch besondere Boten erfolgt. Als solche dürfen auch Personen, die im Dienste der Anstalt stehen, verwendet werden[1]).

6. Das Vertreiben politischer Zeitungen am Bestimmungsort. (Art. 3 Abs. 3 PGNov. 99.)

Außer den oben angeführten Bestimmungen enthält der Art. 3 PGNov. in Abs. 3 eine Erleichterung bezgl. der unverschlossenen politischen Zeitungen am Bestimmungsort.

Art. 3 Abs. 3 PGNov. 99 lautet: „Abgesehen von den bezeichneten Anstalten ist die gewerbsmäßige oder nicht gewerbsmäßige Beförderung von unverschlossenen politischen Zeitungen innerhalb der Gemeindegrenzen eines Ortes, insbesondere auch, wenn sie durch die Post oder durch Expreßboten dorthin befördert werden, jedermann gestattet, auch an Sonn- und Feiertagen, während der Stunden, in denen die Kaiserliche Post bestellt."

1) Vgl. Aschenborn S. 59; RG. 13. 10. 1911; Blätter 1911, 240; PArch. 1912, 217/448; Riggl 13.

Diese Bestimmung bedeutet eine weitere Durchbrechung der Grenzen des Postmonopols. Daß schon vor dem Erlaß dieser Novelle den Buchhändlern und Zeitungsagenten erlaubt war, die durch die Post bezogenen Zeitungen an ihre Abonnenten zu verteilen, interessiert hier nicht[1]). Nach dem heutigen Recht können unverschlossene politische Zeitungen innerhalb der Gemeindegrenzen von Einzelpersonen gewerbsmäßig oder nicht gewerbsmäßig ausgetragen werden, wobei es vollkommen gleichgültig ist, auf welche Weise die Zeitungen an den Ort gelangt sind[2]).

Beförderungsanstalten dürfen sich mit der Verteilung der Zeitungen nur unter der Voraussetzung befassen, daß ihr Betrieb nicht nach dem Postgesetz verboten ist. (Art. 3 Abs. 1 PGNov. in Verbdg. mit § 2a PG.) Dienstmannsinstitute werden im allgemeinen nicht von dem Verbot getroffen, da der Zusammenschluß in diesen nur den Zweck hat, die eingehenden Aufträge den einzelnen Mitgliedern zu übermitteln, die ihrerseits für eigene Rechnung tätig sind[3]).

Solchen Anstalten, die sich mit der Versendung unverschlossener Briefe, Karten usw. beschäftigen, welche ohne Adresse sind, bleibt die Beförderung erlaubt.

Unter Ort im Sinne des Art. 3 Abs. 3 PGNov. wird man den Bestimmungsort verstehen müssen; denn da bei einer Beförderungsstrecke nur der Absendungs- und der Bestimmungsort in Frage kommt, die Durchbrechung des Postmonopols bezgl. des Ursprungsorts aber schon in § 1 PG. geregelt ist, so besteht kein Zweifel hinsichtlich der Richtigkeit obiger Behauptung. Wird

1) Vgl. dazu RGStr. 2, 575; 35, 183.

2) Sind die Zeitungen unter Verletzung des Postmonopols an den Ort gelangt, so ist diese Frage lediglich für das Moment der Strafbarkeit praktisch. Zwar ist nach Riggl (S. 49 Anm. 16 zu Art. 3 PGNov.) ein Wechsel in der Beförderungsart bei Versendungen unverschlossener politischer Zeitungen nur am Bestimmungsort zulässig.

3) Anders die Eilboten-Institute. Vgl. RGStr. 35, 195. Vgl. auch obige Ausführungen S. 50.

die Zeitung bereits im Druckorte verteilt, so ist dieser Bestimmungsort[1]).

7. Das Postmonopol im Kriegsfall. (§ 15 PG.)

Die oben besprochenen Fälle bilden die Ausnahmen vom Postmonopol; m. a. W. zugunsten gewisser Arten von Sendungen und unter Voraussetzung gewisser Bedingungen wird das ausschließliche Sachbeförderungsrecht der Reichspost eingeschränkt, nicht ausgeschlossen. Daneben ist aber der Fall des § 15 PG. möglich, der ein vollständiges Ruhen des Postzwangs überhaupt und damit auch des Monopols vorsieht.

§ 15 PG. besagt, daß in Fällen des Krieges und gemeiner Gefahr die Postverwaltung befugt ist, durch öffentliche Bekanntmachung jede Vertretung abzulehnen und Briefe sowie andere Sachen nur auf Gefahr des Absenders zur Beförderung zu übernehmen[2]). Diese Gesetzesvorschrift bedeutet den Ausschluß der Haftpflicht seitens der Reichspost. Eine teilweise Ablehnung der Haftpflicht ist nicht zugelassen.

Unter diesen Umständen kann aber billigerweise dem Publikum nicht mehr zur Pflicht gemacht werden, die Post zu benutzen und demgemäß bestimmt § 15 weiter, daß es in solchen Fällen dem Absender freisteht, sich ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des § 1 PG. jeder anderen Beförderungsgelegenheit zu bedienen.

Zu bemerken ist, daß das Postmonopol und die Anstaltspflicht von dieser Vorschrift nicht betroffen werden. Jedes bisher

1) Die weitere Bestimmung des Art. 3 Abs. 3 PGNov., daß die Beförderung auch an Sonn- und Feiertagen während der Stunden, in denen die Kaiserliche Post bestellt, gestattet ist, hat begrifflich mit der Regelung des Postzwangs nichts zu tun; sie gehört garnicht ins Gesetz; sie ist durch einen Parlamentsantrag in dasselbe hineingekommen. (Druckf. des Reichstags, I. Session 1898/1900, Nr. 418, 433 f.); vgl. bes. Ausf. in dem Urteile OLG. Rostock 2. 3. 1901 in Goldammers Archiv Bd. 49, 154 ff.

2) ADA. II 1 Ausf.-Bestimm. zu § 15; Die Entschließung steht in solchem Fall im Reichspostgebiet dem Reichspostministerium zu.

verbotene Konkurrenzunternehmen bleibt auch weiterhin untersagt. Die Bestimmungen des § 15 PG. dürfen nur zur Anwendung kommen, wenn ein Krieg oder die gemeine Gefahr wirklich ausgebrochen ist und nicht schon, wenn sie nur drohen.

Eine solche Aufhebung des Postzwangs, das Ruhen des Postmonopols wird meist zeitlich, wie auch örtlich beschränkt sein.

Zeitlich begrenzt ist die Dauer dieses Zustandes durch die Bekanntmachung der Postverwaltung, welche in der Bekanntmachung die betroffenen Gebiete örtlich begrenzen und bezeichnen wird. Diese Maßregel wird durch eine zweite Bekanntmachung wieder aufgehoben oder erlischt durch Wegfall des Notstandes[1]).

Verglichen mit den zahlreichen Geschäften der Post ist der Umfang des Postmonopols ein eng umgrenzter. Neben der Beförderung aller verschlossenen Briefe kommt für das Postmonopol nur noch die Beförderung der politischen Zeitungen — allerdings mit sehr erheblichen Modifikationen — sowie die gewerbsmäßige Einsammlung und Verteilung von adressierten offenen Briefen, Karten, Warenproben und Drucksachen in Betracht.

Innerhalb der Grenzen des Postmonopols ist der privaten Beförderung freigegeben:

A. Jede unentgeltliche Beförderung schlechthin.

B. Die entgeltliche Beförderung

I. von Briefen,

1. wenn sie unverschlossen sind und

a) nicht in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Paketen befördert werden oder

b) sie Mitteilungen enthalten, welche den Inhalt der versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Pakete betreffen, in welchen sie befördert werden; dasselbe gilt für Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke.

1) Von dieser Befugnis hat übrigens die Postverwaltung gelegentlich der Rheinüberschwemmungen im Jahre 1863 Gebrauch gemacht.

2. wenn sie verschlossen sind nur dann,
   a) wenn sich am Absendungs- oder Bestimmungsort keine Postanstalt befindet,
   b) wenn sie durch expresse Boten oder Fuhren erfolgt und ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt ist und dem Postzwang unterliegende Gegenstände weder von anderen mitnimmt, noch für andere zurückbringt,
   c) wenn sie im Ursprungsorte durch Boten befördert werden, welche weder die Einsammlung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen und Zeitschriften oder Warenproben gewerbsmäßig betreiben, noch im Dienste einer Privatbeförderungsanstalt stehen,
   d) wenn sie durch Bedienstete einer Privatbeförderungsanstalt in eigener Angelegenheit befördert werden.

II. von inländischen periodischen Druckschriften
1. wenn sich entweder am Absendungs- oder am Bestimmungsort keine Postanstalt befindet,
2. wenn sie wöchentlich einmal oder seltener erscheinen,
3. wenn ihr Inhalt nicht politisch ist,
4. wenn sie politischen Inhalt haben nur dann,
   a) wenn die Beförderung durch expresse Boten oder Fuhren erfolgt und ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt ist und dem Postzwang unterliegende Gegenstände weder von anderen mitnimmt, noch für andere zurückbringt,
   b) wenn sie nicht mit einer Adresse versehen sind,
      aa) im Ortsverkehr,
      bb) im Nachbarortsverkehr, innerhalb des zweimeiligen Umkreises ihres Ursprungsortes,
      cc) im Fernverkehr, sofern sie unverschlossen sind; innerhalb der Gemeindegrenzen eines Ortes in dem Fall,

wenn sie durch die Post oder durch Expreßboten dorthin befördert worden sind.

C. Im Falle des Krieges und gemeiner Gefahr die Beförderung von Sendungen jeder Art.

Überblickt man die vorstehenden Ausführungen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß jeder Transport tatsächlich auf andere Weise als durch die Post vorgenommen werden kann und darf, regelmäßig allerdings nur unter Aufwendung ganz erheblich größerer Unkosten als solche bei Benutzung der Post erwachsen würden.

Lebenslauf.

Geboren wurde ich, Wilhelm Roeren, kath. Konfession, am 28. Januar 1893 in Crefeld als Sohn des Kaufmanns Carl Roeren und seiner Frau Gemahlin Marie, geborene Sankin.

Meine Gymnasialstudien machte ich seit 1903 am städt. Gymnasium zu Crefeld, wo ich Ostern 1912 die Reifeprüfung bestand. Nach Beendigung meines Ausbildungsjahres im Post- und Telegraphendienst, widmete ich mich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Freiburg i. Br. (1. und 2. Semester) und Montpellier/Südfrankreich (3. Semester), wo ich zugleich der phil. Fakultät angehörte. Bei Kriegsausbruch aus Frankreich geflohen, stellte ich mich am 2. August 1914 freiwillig beim 2. Westf. Husaren-Regt. Nr. 11 und rückte September 1914 ins Feld nach Frankreich. Nach 14 Monaten Kriegsleben wurde ich Oktober 1915 in Rußland bei den Verfolgungskämpfen an der Beresina verwundet und dadurch dauernd felddienstunfähig. Oktober 1916 konnte ich das Lazarett verlassen und meine Studien an der Universität München (4. Semester) wieder aufnehmen, von wo ich Mai 1917 zur Universität Straßburg/Els. (5. und 6. Semester) übersiedelte. Dort bestand ich am 13. Juni 1918 das Postreferendarexamen.

MSH 28012

Lebenslauf.

Geboren wurde ich, Wilhelm Roeren, kath. Konfession, am 28. Januar 1893 in Crefeld als Sohn des Kaufmanns Carl Roeren und seiner Frau Gemahlin Marie, geborene Santkin.

Meine Gymnasialstudien machte ich seit 1903 am städt. Gymnasium zu Crefeld, wo ich Ostern 1912 die Reifeprüfung bestand. Nach Beendigung meines Ausbildungsjahres im Post- und Telegraphendienst, widmete ich mich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Freiburg i. Br. (1. und 2. Semester) und Montpellier/Südfrankreich (3. Semester), wo ich zugleich der phil. Fakultät angehörte. Bei Kriegsausbruch aus Frankreich geflohen, stellte ich mich am 2. August 1914 freiwillig beim 2. Westf. Husaren-Regt. Nr. 11 und rückte September 1914 ins Feld nach Frankreich. Nach 14 Monaten Kriegsleben wurde ich Oktober 1915 in Rußland bei den Verfolgungskämpfen an der Beresina verwundet und dadurch dauernd felddienstunfähig. Oktober 1916 konnte ich das Lazarett verlassen und meine Studien an der Universität München (4. Semester) wieder aufnehmen, von wo ich Mai 1917 zur Universität Straßburg/Els. (5. und 6. Semester) übersiedelte. Dort bestand ich am 13. Juni 1918 das Postreferendarexamen.

MSH 28012

END OF
TITLE